

NEPTUNUS

MARINE

**DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT
REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE**

44e jaargang - 44e année nr 264 / 3e trimester - 3e trimestre 2001

**De langzame
teloorgang van
ons reservekader**

**Les combats de
la Marine Royale
des Pays-Bas**

**Strategisch trans-
portschip voor
België en
Luxemburg**

NEEM "Nu" UW ABONNEMENT OP NEPTUNUS

door storting/overschrijving
van 605,-BEF - 15€
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30 van
NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een beschermend
abonnement van 807,-BEF
- 20€ nemen, wat
overeenstemt
met de werkelijke kostprijs
van het tijdschrift of nog
beter... een weldoend abon-
nement aan 1.210,-BEF - 30€.



RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A "NEPTUNUS"

par versement/virement
de 605,-BEF - 15€ sur notre
compte en banque
n° 473-6090311-30
de NEPTUNUS, Ostende

Vous pouvez également
prendre un abonnement de
soutien de 807,-BEF - 20€
ce qui correspond au prix
de revient réel de la revue,
ou mieux encore... un
abonnement de
bienfaiteur 1.210,-BEF - 30€.



"NEPTUNUS"

44e jaargang - 44e année nr. 264 - 2001/3

Directeur - Directeur:
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:
J.-C. Vanbostal - Boudewijn Ravestraat, 41 - 8000 Brugge

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van
de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van
de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et
ne reflètent pas nécessairement l'opinion de l'Etat-Major de la Marine.

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift
Revue Maritime Trimestrielle

Uitgever - Editeur: VZW Neptunus ASBL
Postbus 17, 8400 Oostende - Boîte postale 17, 8400 Ostende
Tel./Fax: 059/80.66.66 e-mail: vzw.neptunus@pi.be

Prijs per nummer:	182,-BEF	4,5 €	
Prix par numéro:	182,-BEF	4,5 €	
Abonnement:	605,-BEF	15,0 €	(jaarlijks - annuel)
	807,-BEF	20,0 €	(Beschermend - soutien)
	1.210,-BEF	30,0 €	(weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland:	1.331,-BEF	33,0 €
Abonnement étranger:	1.331,-BEF	33,0 €

voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus
sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk
Libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt
worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque
moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'éditeur.

In België gedrukt bij "Vanden Broele nv", 8000 Brugge
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele sa", 8000 Brugge

Copyright 2001 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:
Jean-Claude Vanbostal - B. Ravestraat, 41 - 8000 Brugge

INHOUD

SOMMAIRE

nr 3 september 2001
septembre 2001

Editoriaal - Editorial

- door Divisieadmiraal M. Hellemans 154
par l'Amiral de Division M. Hellemans

Curriculum vitae

- Divisieadmiraal M. Hellemans 156
Amiral de Division M. Hellemans

Armements ostendais et à Nieupoort au XIXème siècle (II)

- par Mr Delporte 159

De militaire transportmogelijkheden van het Military Sealift Command van de Amerikaanse Marine (Deel 1)

- door L. Naessens 165

Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (XI)

- par CPV(hre) J.-C. Liénart 173

De Charles de Gaulle Paradepaardje van de Marine Nationale

- door G.A.H. Toremans 179

Liège: Inauguration de la capitainerie Georges Truffaut au port des yachts

- par J.-C. Vanbostal 183

Info Marine

185

Info Reserve

- De langzame teloorgang van ons Reservekader 199
door H. Rogie

ITS Palinuro

Publiekstrekker tijdens Navy Days 2001

- door G.A.H. Toremans 200

L'histoire et la «petite histoire» de l'origine du voilier-école Zénobe Gramme (II et fin)

- LDV(R) A. Vittone 201

Beachvolleybaltornooi van de Marine

- door B. Brulez 204

Koning Albert op werkbezoek in Den Helder

- door Saint Bernard du Spuikom 205

Strategisch transportschip voor België en Luxemburg

- G.A.H. Toremans 207

Aux heures du péril:

Les combats de la Marine Royale des Pays-Bas

- par P. Eygenraam 209

Maritiem panorama

Short Sea Shipping Vlaanderen opent website

- door H. Rogie 211

La mer à voir!

- par Saint Bernard du Spuikom 213

Een Container-Terminal voor Brussel-haven

- door Saint Bernard du Spuikom 215

Nice to know

216

Boekbespreking

Record Breakers of the North Atlantic Jaarboek Zeebrugge en Oostende 2001-2002 The Army's Navy

- door F. Neyts 219

Le missing livre..d'histoire!

- par Saint Bernard du Spuikom 220

Aanleggen van vreemde militaire schepen in België

Escales de navires militaires étrangers en Belgique 221

Kroniek van het personeel - Chronique du personnel 221

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
M. Van Bussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans - J.-P. Duperroy - M. Vanderstraeten

Dienst publiciteit - Service publicité
C. Cappon

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus BP/PB 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

Service vente et abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte/Rekening 473-6090311-30

605 BEF - 15 € jaarlijks / annuel
807 BEF - 20 € beschermend / protecteur
1210 BEF - 30 € weldoend / bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter: J.-C. Liénart

Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devincq,
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal, P. Van
Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

Kaft:

Couverture: Foto/photo: © Fr. Philips

Editoriaal

Op 1 juli jongstleden heb ik van Divisieadmiraal Verhulst de functie Stafchef van de Marine overgenomen.

Ik sta erop de lezers van Neptunus te groeten. Aangezien uw tijdschrift nauw verbonden is met de Marine, zullen velen onder jullie mij persoonlijk of van reputatie kennen, met mij gewerkt hebben of in directe relatie met een van mijn diensten of schepen waarvoor ik verantwoordelijk was; de anderen zullen de gelegenheid krijgen mij te ontmoeten tijdens één van de talrijke pr-activiteiten waaraan ik zal deelnemen.

Mijn eerste prioriteit is het personeel. Jullie weten evengoed als ikzelf dat wij ten gevolge van de eenheidsstructuur en de uitvoering van het strategisch plan aan het begin staan van een periode van belangrijke veranderingen voor de Krijgsmacht en voor de Marine. Ik ben ervan overtuigd dat we zullen deelnemen aan deze veranderingen met de efficiëntie en loyaliteit die ons eigen zijn.

De meeste werkgroepen die belast zijn met de studies, hebben hun conclusies getrokken en de situatie zal in de komende weken duidelijker worden. Wees ervan verzekerd dat wij ons personeel op de hoogte zullen houden van de grote beslissingen en van hun toepassingsmodaliteiten.

Na overleg met mijn collega's kan ik jullie al verzekeren dat de bewegingen van personeel tussen de grote centra van de Marine als gevolg van de reorganisatie zeer beperkt zullen zijn.

Een ander punt waaraan ik veel belang hecht is de vloot. Sinds lang bestaat de vloot hoofdzakelijk uit twee componenten, namelijk de fregatten en de schepen voor mijnenbestrijding alsook een aantal hulpschepen. Weldra zullen we ook over een nieuwe component beschikken, met name de maritieme transportcomponent. Om geloofwaardig te blijven tegenover onze partners moeten deze drie componenten gelijke trend houden met de naburige marines. Hierbij denk ik vooral aan onze samenwerking met de Nederlandse Koninklijke Marine in het kader van Admiraal BENELUX. Dit betekent dat onze vloot operationeel moet zijn, dat ze in alle veiligheid moet kunnen opereren en dat een bijzondere aandacht moet worden besteed aan het comfort van de bemanningen.

Om deze doelstellingen te garanderen, is het zeer belangrijk dat wij onze programma's op korte en middellange termijn uitvoeren: de consolidatie van de mijnenjagers en natuurlijk ook de bouw van het transportschip.

Ik wil jullie ook verzekeren dat de Marine, in haar verscheidenheid, haar cultuur, haar specificiteit, zal blijven bestaan. Ik acht het mijn plicht daar borg voor te staan in het kader van het beleid dat door mijn voorgangers werd uitgestippeld. In de toekomst zullen wij, nog meer dan nu, flexibiliteit, ernst en samenhang moeten tonen om de buitenwereld te overtuigen van onze talrijke kwaliteiten. De inspanningen die de laatste jaren werden geleverd op het vlak van internationale en interdepartementale samenwerking zullen worden voortgezet en zelfs versterkt opdat onze Marine een geloofwaardige en efficiënte partner zou blijven in de toekomstige Europese structuren.

Divisieadmiraal M. Hellemans
Stafchef van de Marine

Editorial

Le 1er juillet dernier, j'ai repris de l'Amiral de division Verhulst la fonction de Chef d'Etat-major de la Marine.

Je tiens à saluer les lecteurs de Neptunus. Votre revue étant intimement liée à la vie de notre Marine, certains d'entre vous me connaissent personnellement ou de réputation, ont travaillé avec moi ou en relation directe avec l'un des services ou navires dont j'ai eu la charge.

Les autres auront l'occasion de me rencontrer à l'une ou l'autre des nombreuses activités de Relations Publiques auxquelles je participerai.

La première de mes priorités est le personnel. Vous savez comme moi que nous sommes, suite à la mise en place de la structure unique et de l'exécution du plan stratégique, à l'aube d'une période de grands changements, pour les Forces armées et pour la Marine. Je suis convaincu que nous participerons à la réalisation de ces changements avec l'efficacité et la loyauté qui nous sont coutumières.

La plupart des groupes de travail chargés des études ont rentré leurs conclusions et la situation devrait s'éclaircir dans les prochaines semaines. Soyez assuré que nous tiendrons notre personnel informé des grandes décisions et de leurs modalités d'application.

D'ores et déjà, je peux vous confirmer, et ce après concertation avec mes collègues, que les mouvements en personnel entre les grands centres de la Marine résultant de la réorganisation seront très réduits.

Autre point auquel j'attache une attention toute particulière: la flotte. Depuis longtemps la flotte est constituée de deux composantes, en l'occurrence les frégates et les navires de guerre des mines ainsi qu'un certain nombre de navires de soutien.

Bientôt nous disposerons également d'une capacité de transport maritime.

Pour rester crédible auprès de nos partenaires, ces trois composantes majeures se doivent de se mettre au diapason des marines voisines. Ici, je pense particulièrement à notre coopération avec la Marine Royale Néerlandaise dans le cadre de l'Amiral BENELUX. Cela signifie que notre flotte doit être opérationnelle, qu'elle doit pouvoir opérer en toute sécurité et que l'on doit porter une attention particulière au confort des équipages.

Pour garantir ces objectifs, il est très important que nous réalisions nos programmes à court et moyen termes: la consolidation coque, machines et électricité des frégates, la consolidation des chasseurs de mines tripartites et bien entendu la construction du navire de transport belgo-luxembourgeois.

Je tiens également à vous assurer que la Marine, dans sa diversité, sa culture, sa spécificité continuera d'exister et que j'estime être mon devoir d'en être le garant dans la ligne qui a été tracée par mes prédécesseurs.

Demain encore plus qu'aujourd'hui, nous aurons besoin de faire preuve de flexibilité, de sérieux et de cohésion pour convaincre le monde extérieur de nos nombreuses qualités. Les efforts accomplis ces dernières années dans le domaine de la coopération internationale et interdépartementale seront poursuivis et même renforcés pour que notre Marine reste un partenaire crédible et efficace dans les structures européennes futures.

Amiral de Division M. Hellemans
Chef d'Etat-major de la Marine

CURRICULUM VITAE

Divisieadmiraal - Amiral de Division M. Hellemans
Stafchef van de Marine - Chef d'Etat-major de la Marine



Divisieadmiraal Michel HELLEMANS werd geboren te Brugge op 5 februari 1951. Na de Afdeling Latijn-Wiskunde te hebben gevolgd aan de Koninklijke Kadettenschool van Lier start hij in 1968 met de 108ste Promotie Alle Wapens aan de Koninklijke Militaire School, waar hij op 26 september 1970 wordt aangesteld tot Vaandrig-ter-zee tweede klasse. In 1973 behaalt hij het diploma van licentiaat in de nautische en militaire wetenschappen.

In 1974 neemt de Admiraal deel aan een «midship exchange» programma aan boord van de USS Vreeland, die ingezet wordt tijdens het Cyprus conflict. Nadien vervult hij verschillende functies aan boord van Belgische mijnenbestrijdingsschepen en wordt hij Commandant van de ondiepwatermijnenvegers Merkssem en Andenne in 1977.

In 1978 volgt hij de specialisatiecursus van mijnenbestrijdingsofficier aan de Eguermin-school te Oostende. Van 1979 tot 1980 voert hij het bevel over de kustmijnenveger Nieuwpoort. Vervolgens wordt hij gedurende 18 maanden officier operaties bij de Commandant van het Permanent Eskader van het Kanaal (STANAVFORCHAN). Na een bijkomende specialisatiecursus Zeeverkeer wordt hij in 1982 verantwoor-

L'amiral de Division Michel HELLEMANS est né à Bruges le 5 février 1951. Après des humanités latines-mathématiques à l'Ecole Royale des Cadets de Lierre, il rejoint la 108ème Promotion Toutes Armes à l'Ecole Royale Militaire en septembre 1968 et est nommé Enseigne de vaisseau de deuxième classe le 26 septembre 1970; en 1973 il obtient le diplôme de licencié en sciences nautiques et militaires.

En 1974 l'Amiral participe à un programme «midship exchange» à bord de l'USS Vreeland, qui est déployé pendant la crise de Chypre. Il occupe ensuite différentes fonctions à bord de navires belges de guerre des mines et devient Commandant des dragueurs de petit fond Merkssem et Andenne en 1977.

En 1978 il suit le cours de spécialisation officier de lutte contre les mines à Eguermin, Ostende. Il exerce le commandement du dragueur côtier Nieuwpoort de 1979 à 1980. Il occupe ensuite durant dix-huit mois la fonction d'officier d'Etat-major opérations auprès du Commandant de l'Escadrille Permanente de la Manche (STANAVFORCHAN). Après un cours complémentaire de contrôle naval il devient en 1982 responsable de la lutte contre les mines au Commandement des Opérations navales à Zeebruges. Après le

delijk voor de mijnenbestrijding bij het commando Marineoperaties in Zeebrugge. Na de cursus kandidaat hoger officier en een bijkomende cursus mijnenjacht-officier te hebben gevolgd, wordt hij aangeduid als Commandant van de eerste Tripartite-mijnenjager Aster in 1985.

Vanaf midden 1987 bekleedt hij de functie van adjunct-officier operaties bij de Marinestaf te Brussel. Vervolgens wordt hij in 1990, als eerste Belg, Hoofd van het centrum voor operationele controle van de mijnenbestrijdingsschepen «Mine warfare Operational Sea Test centre» (MOST) in Oostende. Tijdens de Golfoorlog Irak-Koeweit in 1991 is hij WEU-coördinator als officier mijnenbestrijding bij «l'Amiral des Forces Maritimes Françaises de l'Océan Indien (ALINDIEN)».

Hij behaalt het Stafbrevet aan de Ecole Supérieure de Guerre Navale te Parijs (1991-1992) en aan het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie te Brussel (1992-1993). Na een cursus aan de Maritime Tactical School HMS Dryad, in Southwick, wordt hij Commandant van het fregat Westdiep eind 1993. In de periode 1994-1997 is hij hoofd van het Departement van de Marine en militair hoogleraar aan het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie. Nadien wordt hij gedurende vijftien maanden als eerste Belg aangesteld als Stafchef van de Commandant van het Permanent Eskader van de Atlantische Oceaan (STANAVFORLANT).

In augustus 1998 wordt hij Directeur van de Sectie Plannen en Programma's bij de Staf van de Marine en dit tot eind juni 2001. Op 26 juni 2001 wordt M. Hellemans bevorderd tot Divisieadmiraal en vanaf 1 juli 2001 oefent hij de functie van Stafchef van de Belgische Marine uit.

De Admiraal werd vereerd met volgende eervolle onderscheidingen: Kruis van Commandeur in de Kroonorde, Kruis van Officier in de Leopoldsorde, Militair Kruis van 1ste klasse en de Medaille van Militaire Verdienste, alsook Ridder in de Nationale Orde van de Verdienste van Frankrijk, de Kuwait Liberation medal en de Liberation medal of Kuwait 3rd degree.

Admiraal Hellemans is gehuwd met Monique; zij hebben één zoon, Daniël, en wonen in Antwerpen.

cours de candidat officier supérieur et un cours supplémentaire d'officier de chasse aux mines, il commande le premier chasseur de mines Tripartite Aster en 1985.

En 1987 il passe à l'Etat-major de la Marine à Bruxelles comme officier opérations adjoint. Ensuite, en 1990, et comme premier Belge, il est affecté comme Chargé du Centre de contrôle opérationnel des navires de guerre des mines «Minewarfare Operational Sea Test Training centre» (MOST) à Ostende. Pendant la Guerre du Golfe Iraq-Kuwait en 1991 il est coordinateur UEO à titre d'officier chargé de la lutte contre les mines auprès de «l'Amiral des Forces Maritimes Françaises de l'Océan Indien (ALINDIEN)».

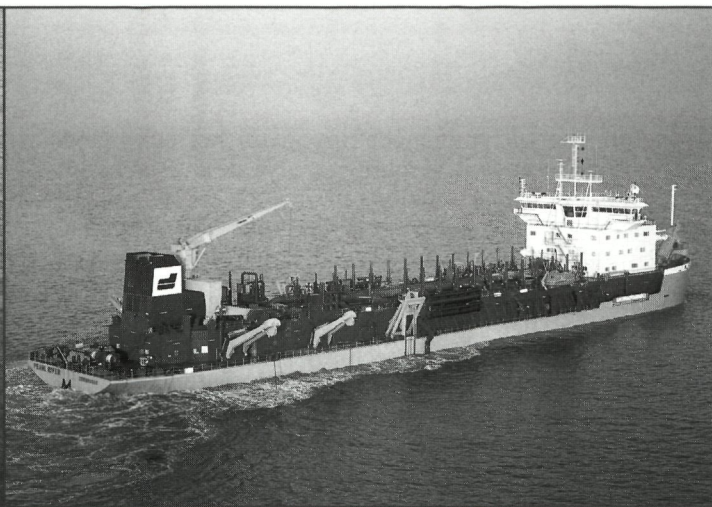
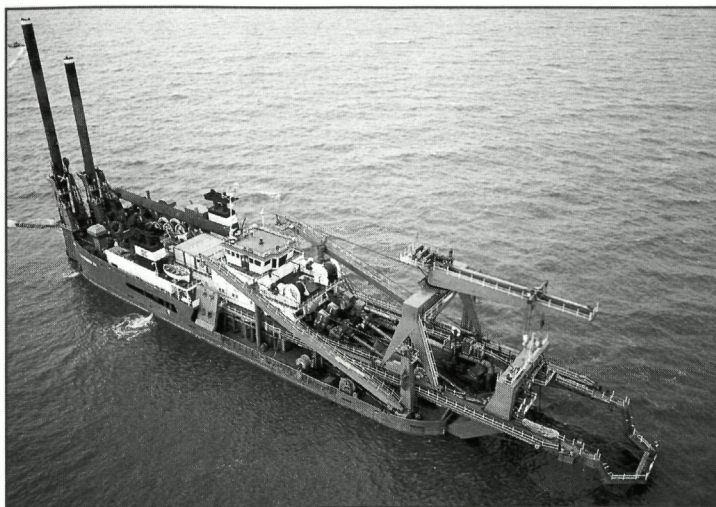
Il obtient le Brevet d'Etat-major à l'Ecole Supérieure de Guerre Navale à Paris (1991-1992) et à l'Institut Royal Supérieur de Défense à Bruxelles (1992-1993). Après un passage à la Maritime Tactical School HMS Dryad, à Southwick, il prend le commandement de la frégate Westdiep fin 1993. Pendant la période 1994-1997 il est Chef du département de la Marine et professeur militaire à l'Institut Royal Supérieur de Défense. Ensuite il assume comme premier Belge pendant quinze mois la fonction de Chef d'Etat-major du Commandant de l'Escadrille Permanente de l'Océan Atlantique (STANAVFORLANT).

En août 1998 il devient Directeur de la Section Plans et Programmes à l'Etat-major de la Marine et ce jusqu'à fin juin 2001. Le 26 juin 2001 M. Hellemans est nommé Amiral de Division et à partir du 1 juillet 2001 il assume la fonction de Chef d'Etat-major de la Marine.

L'Amiral porte les distinctions honorifiques suivantes: Croix de Commandeur de l'Ordre de la Couronne, Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold, Croix Militaire de 1ère classe, Mérite National de la Belgique, ainsi que Chevalier dans l'Ordre National du Mérite de la France, Kuwait Liberation medal et Liberation medal of Kuwait 3rd degree.

L'Amiral Hellemans est marié à Monique, ils ont un fils, Daniël et habitent Anvers.





Wherever experience meets progress



BDC

N.V. Baggerwerken Decloedt en Zoon

Slijkensesteenweg 2

8400 OOSTENDE

Tel.: 059/24.21.40 - Fax: 059/24.21.80 - E-mail: decloedt@decloedt.be

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (II)

SITUATION AVANT NOTRE INDÉPENDANCE

Le début du XIX^e siècle fut principalement marqué avant tout par les conséquences des guerres. Du point de vue maritime, Ostende n'était plus un port franc tandis qu'Anvers était devenu avant tout un port de guerre... Bien que l'Escaut fut ouvert, la période 1812-1814 fut une période de misère; en 1806, Anvers possédait à peine 115 «navires» dont 9 seulement de plus de 100 tonnes. Mais la période hollandaise allait favoriser notre commerce maritime.

A Ostende, le port était dans un état lamentable tout au début du XIX^e siècle. Les affaires ne reprirent que lentement à partir de 1803, date de la création de la chambre de commerce par les occupants français, et ne s'améliorèrent que vers 1810 quand fut achevée «l'écluse de chasse» destinée à empêcher l'ensablement; mais elle ne remplit pas son rôle et il fallut draguer sans cesse... Le problème récurrent du manque de tirant d'eau sera évoqué au cours du récit. En 1798, le chenal était devenu totalement envasé et n'offrait plus qu'un pied d'eau à marée basse...

Du temps des Français, le léger trafic se faisait surtout avec les ports atlantiques de la France, et la Baltique, d'où était importé le bois. Cette situation misérable évolua au fil des années et on verra qu'Ostende était devenu à nouveau un port relativement important à l'époque hollandaise.

Notre premier «Koninklijk Zee-manscollege» fut créé à Ostende dès

1819, au moment où c'était Anvers qui était «à la traîne». En 1820, le port d'Ostende comptait 37 **navires de mer**, dont 8 trois-mâts, 1 trois-mâts galiote, 15 bricks, une barque, 1 goélette, 5 koffs et 6 galiotes.

Nous reviendrons plus loin, dans les monographies relatives à nos maisons d'armements, à ceux de cette époque qui survécurent à notre indépendance. C'est en effet de cette



F. Gibson. - La ville vue depuis le côté est du chenal d'accès : 'View of the Town & Harbour of Ostend'.

F. Gibson Esq. Publish'd 31 Jan. 1804 by J. Gold, 103 Shoe Lane.- Wels. Sc.

Gravure en couleurs. H. 0,12 x L.0,225.

manière, et chronologiquement, que nous allons maintenant passer en revue tous les armateurs ostendais qui eurent un ou plusieurs navires de mer.

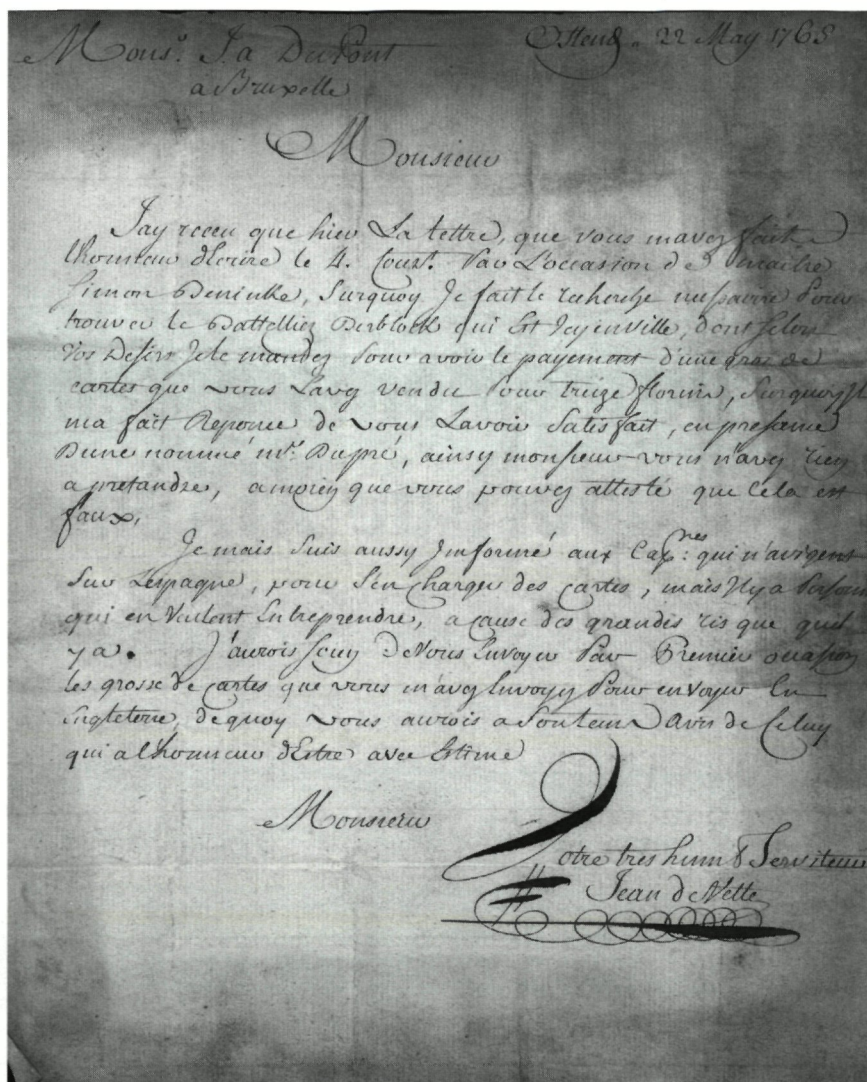
Pour ce qui concerne donc les armateurs ostendais existant en 1820 et qui ne seront plus présents en 1830, notons les suivants:

J. & J. De Vette

De Vette était le plus important de nos armateurs ostendais en 1820; en effet, il était propriétaire de quatre des huit trois-mâts du port, de deux bricks, d'une goélette, et d'un koff. Cette famille fut alliée aux **Mosselman** de Bruxelles, en la personne de Guillaume François Joseph, né à Bruxelles en 1776. Nous supposons qu'il était le fils de Guillaume, marchand de grains allié aux Français. Négociant, il était installé en 1812 au n° 1389 de la rue de l'Étuve. A la fin du XVIII^e siècle, il épousa Thérèse Françoise Marie **De Vette**. Cette dernière, née en 1778 et installée à Bruxelles depuis 1800, appartenait à une famille d'armateurs ostendais. En 1812, Guillaume François et Thérèse avaient un fils et une fille, Adèle, née en 1802. La famille déménagea à Anvers le 8 décembre 1814; G. Mosselman y devint un membre dirigeant du Cercle Littéraire.

Or, à cette époque, les Solvyns d'Anvers, dont François Balthazar, Laurent et Joseph, commerçaient également avec les Français et les Anglais... Quant à Pierre Solvyns, il était en relation d'affaires avec les Hollandais; son fils, revenant de l'Inde, fut pris avec son navire par les Anglais, qui le gardèrent captif jusqu'en 1812. Laurent Solvyns était l'un des neuf membres de la chambre de commerce créée à Ostende en 1803. François Balthazar, né en 1760 et fils de Maximilien, y épousa en 1804 Mary Ann Greenwood.

Toujours au début du XIX^e siècle fut créée à Anvers la maison américaine «**Ridgway & Parish**»; Ridgway s'associa alors à L. J. **Mertens** et la firme devint «**Ridgway, Mertens & C^o**». Cependant, David Parish quitta l'association pour s'as-



Lettre de Jean de Vette (sr.), qui commande des cartes à Bruxelles auprès de J.A. Du Pont (en vue d'une mission commerciale?).

socier à Grégoire **Agie**, et, vers 1812, Ridgway retourna aux USA. En 1814, Mertens continua cette entreprise avec Guillaume François Mosselman-De Vette et la nouvelle raison sociale de la firme devint à cette occasion «**L. J. Mertens, Mosselman & C^o**». Adèle, la fille aînée de Mosselman, épousa à Anvers Laurent Solvyns-Pieters, «initié au commerce à Londres en 1794 et associé plus tard à Rancelot dans son commerce avec les Français», qui devint associé de son père. Laurent Solvyns fut membre de la chambre de commerce d'Anvers entre 1820 et 1832, mais il mourut jeune et Mosselman liquida la maison en 1832.

Adèle épousa en secondes noces Albin Solvyns, cousin de Laurent et

fils de Joseph Solvyns-Cambier; ce dernier était le propriétaire d'une corderie et fournisseur de la marine française. Albin, membre de la chambre de commerce, était par ailleurs porteur de procuration de la maison «**Alfred Barrow, Putnam & C^o**».

En 1838, Théodore, le fils de Guillaume François Mosselman, et le fils de L. J. Mertens, Edouard, s'associèrent au hollandais G. Schröder et ressuscitèrent l'ancienne firme «**Mertens, Mosselman & C^o**» pour quelques années. Théodore épousa Isabelle Coghen, fille de Jacques André (31/10/1791-15/5/1858) et Caroline Rittweger. Jacques André **Coghen** fut armateur à Bruxelles; il était assureur et eut plusieurs mandats politiques entre 1830 et 1858.

Notons encore que David Parish partit pour Prague; Grégoire Agie s'associa alors à Jean et Albert Insinger et la maison devint «**Agie, J & A Insinger**». Cependant, Albert se retira de l'association en 1827; Grégoire Agie et Jean Insinger continuèrent alors ensemble jusqu'à la fin de l'année 1830. A partir de 1831 et jusqu'au 6 septembre 1837, date de sa mort survenue dans sa 62ème année, Grégoire Agie continua l'affaire seul. A partir de 1837, sa maison fut continuée par ses deux fils dont Charles.

Cette longue histoire nous indique à quel point les personnages de notre épopée pouvaient déjà diversifier leurs intérêts en affaires, mais que leur politique matrimoniale de base était de «rester en famille»...

C. F. Lauwers

Lauwers possédait en 1820 une barque, 2 bricks, et un koff. Nous ne reverrons plus cette maison plus tard.

Notons toutefois, sans savoir s'il s'agit de la même famille, qu'un certain Léopold Lauwers, né à Ostende en 1820, fut capitaine des JUPITER et MARIE-ANTOINETTE dans les années 40. Vingt ans plus tard, une maison «**Lauwers frères**» créa une rizerie à Anvers en même temps que les **Michiels**.

De Bare

De Bare possédait en 1820 deux bricks et un koff. Nous n'en savons pas plus.

Et les autres ...

Notons encore quelques armateurs moins importants, qui n'armaient cette année qu'un seul navire: **Lams**, avec un trois-mâts; **Thuys-Verbeke** avec un brick; **Borghers**, avec un koff; **Ghesquière**, avec une galiote; et la veuve **Beninghe**, qui était propriétaire d'un brick.

Au sujet de cette dernière, nous tenons à faire une précision générale concernant l'orthographe des noms propres au début du XIX^e siècle, qui n'était pas encore très «stabilisée». En effet, nous sortions

d'une époque française quand plusieurs noms vont être modifiés au fil des temps, et qui seront généralement plus «flamandisés». Un certain nombre de ces changements de noms correspond tout simplement à des erreurs d'écriture aux registres de la population, en particulier durant l'occupation française. Mais beaucoup de journaux, livres ou autres publications de ces temps orthographièrent invariablement les noms de nos armateurs de manières bien différentes; cet état de fait était encore plus flagrant à Anvers.

Pour en revenir à la «veuve Beninghe», nous émettons l'hypothèse qu'elle était une ancêtre de nos de Boninge, plus connus.

Cette flotte de navires de mer était complétée par une petite flottille de 11 navires d'intérieur, répartis comme suit entre les armateurs suivants:

Famille De Sorgher

Nous avons écrit plus haut que c'est la loi d'Ostende du 24 octobre 1609 qui donna un statut à la corporation des «vrije billanderlieden». Or, s'il fut une famille de bélandriers par excellence, ce fut bien celle des De Sorgher, dont nous avons retrouvé des traces généalogiques depuis une vingtaine d'années à peine après la promulgation de cette fameuse loi. Vers 1630 naquirent les frères Jean, Henri et Ignace **De Sorgher**. Ce dernier épousa Marie Catherine **Parmentier**, et nous savons avec certitude qu'il était déjà bélandrier. Évoquons cette généalogie fort intéressante pour ce qui concerne nos ostendais et suivons également la vie de l'une de leurs embarcations.

Ignace décéda peu avant 1709; son fils aîné, Jean, né vers 1665 et décédé avant 1713, reprit la SAINTE-ANNE de 30 tonnes à la mort de son père; il en devint propriétaire le 13 décembre 1709. Jean épousa vers 1694 Marie Catherine **Van den Kerckhove**. Il décéda jeune, avant 1713 et la bélandre alla alors à sa soeur. En effet, Ignace avait encore trois filles, Marie, Barbe et Catherine. Marie, née vers 1680, épousa le 27 septembre 1710 Jean Lasierre, fils de Guillaume et Elisabeth **De Rudder**. Nicolas De

Sorgher, le fils aîné de Jean, reprit la SAINTE-ANNE en 1728, sans doute à la mort de sa tante. Quant à Marie Catherine, elle décéda vers 1730. Jean-Jacques De Sorgher, né vers 1705 et frère de Nicolas, devint bélandrier à son tour. Il avait fait construire une nouvelle bélandre chez **de Landtscheere** à Baesrode, dont le représentant à Ostende était Guillaume de Landtscheere.

Le 31 juillet 1728, Jean Jacques épousa à Ostende Marie Lindersen, qui lui donna 5 enfants: Jean, Pierre-Jacques, Paul François, Jeanne Jacqueline et Joseph. Jean Jacques mourut avant son épouse, qui décéda le 14/1/1780. De leurs 5 enfants, retenons que l'aîné, Jean, épousa à Ostende le 8 juin 1760 la veuve Jacqueline **Bauwens**. Pierre-Jacques, né à Ostende le 28 novembre 1732, et qui fut également bélandrier, épousa en premières noces Isabelle Van Waefelghem, fille de bélandrier; mais cette dernière décéda en 1788 et Pierre-Jacques épousa alors Marie Constance **Meny**. Pierre Jean eut 8 enfants dont Jacques Berthold, né à Ostende le 24 mars 1762. Ce dernier épousa le 24 août 1810 Marie J.C. **Van de Kerckhove**, née le 19 septembre 1785; elle était la fille de Jean Jacques (1757-1797) et Th. F. Maes. Jacques Berthold décéda le jour de Noël 1817 et son épouse lui survécut jusqu'au 18 janvier 1857. Un auteur dit que Jacques Berthold fut le «dernier bélandrier» de la famille. Il habitait alors au n° 31 de la Langestraat, à Ostende. Son fils Jacques (1811-1886) épousa à Gand en 1846 Marie Thérèse Kinsoen. Relevons comme témoin de leur mariage, Prosper **Denduyts**, «grand négociant» à Ostende.

Mais toujours est-il que, en 1820, c'était encore la famille De Sorgher qui armait le plus grand nombre de bélandres, 5, sur les 11 que comptait le port; elles appartenaient alors pour chacun une, à «la veuve» (peut-être donc Marie Van de Kerckhove, veuve de Jacques Berthold ?), «Jan, Jacobus, Joseph et Charles», tandis que **Jean Van de Kerckhove**, dont la famille était donc alliée aux De Sorgher, était le propriétaire d'une autre, sans doute l'ÉMILIE. N'oublions pas que **Jacques Vanden Kerckhove** était lui, également actif dans la pêche maritime.

Notons encore, sans toutefois être certain qu'il s'agisse de la même famille, un certain Antoine Guillaume De Sorgher né à Ostende le 7 novembre 1784, et qui fut mousse sur un vaisseau de guerre français à l'âge de 10 ans à peine. Il combattit les Anglais et reçut pour son premier commandement un aviso, en 1810. Blessé par un éclat de bombe à Anvers en 1814, il s'engagea cependant dans la marine des Pays-Bas, puis enfin dans notre Marine Royale, en 1833. Il décéda à bord de la Canonnière n° 4, frappé d'apoplexie, le 7 septembre 1835. Les annales de notre Marine Royale comportent encore un «J. J. A.» De Sorgher, né à Anvers le 30 mars 1813, et qui fut officier de 1834 à 1838.

Quant au nom (de) Permentier, il est évoqué plus haut, à titre de démonstration que l'on reste souvent «en famille» dans le monde maritime de l'époque; indiquons encore simplement que l'on trouve cette famille alliée, hormis les De Sorgher, encore aux Annemans et de Landtscheere; toutes ces familles avaient été actives dans le secteur des bélandres et proches de l'activité de la construction navale.

De Potter

Le nom De Potter est fort courant et nous le retrouvons dans plusieurs généalogies d'armateurs.

Notons en particulier **J. De Potter**, capitaine à Ostende, qui arma la bélandre **ST. PIERRE** déjà avant notre révolution. Du temps de la période française, ce nom figure parmi les conseillers communaux d'Ostende. En 1820, De Potter possédait 2 des 11 navires réputés «d'intérieur» du port. Nous pensons que la bélandre **ST. PIERRE** pourrait être l'un de ces deux navires. En 1847, le propriétaire du **ST. PIERRE** devint «**veuve De Potter & Krelly**»; la bélandre n'apparaît plus aux listes officielles après 1851. Nous ne savons pas quel fut son sort, et pensons qu'elle fut probablement cassée après 35 ans de service. Le capitaine J. Krelly avait commandé auparavant un navire ostendais, le koff **VROUW ELISABETH** de **J. Herrewijn**.

À la pêche, nous avons retrouvé un certain Frigeman Depotter, proprié-

taire d'un sloop durant les années 1840. Au long cours, deux capitaines ostendais: A. De Potter, qui commanda successivement les navires **UNION**, **ROSALIE** et **HÉLÈNE** de Denduyts entre 1853 et 1860; et J. De Potter, capitaine de la **VILLE D'OSTENDE** puis de l'**EUPHRASIE** de J. Pieters, de 1854 à 1860.

Et les autres

Notons enfin ceux qui étaient propriétaire d'un seul navire d'intérieur: **Garlinck**; **Bauwens**; Jean **Van den Kerckhove**; et Everaerd **Den Duyts**. Nous reviendrons plus tard en détail pour ce qui concerne ces trois derniers.

Pour ce qui concerne **Garlinck**, nous ne lui avons jamais trouvé aucun navire de mer. Peut-être fut-il le capitaine du smack de 40 tonnes **GENDSCHEN BEURTMAN** de l'ostendais **J. De Broeck**? Le nom de ce dernier est orthographié «P. Garling» dans les vieux livres. Le smack, réputé perdu en 1834 lors d'un voyage de Gand à Hambourg par l'assureur Morel, figurait toujours au registre du Bureau Véritas du 1er janvier 1837...

LA PÊCHE

Bien que nous n'aborderons pas en détail les aspects de la **pêche hauturière**, indiquons ici le nom des armateurs de la place en 1820: **Royon**, **Van Iseghem-Engels**, **Batens & Consales**, Philippe **Consales**, **Van Imschoot**, la veuve **Van Cuyt**, **De Brouwer & Herrewijn**, et Jacques **Vanden Kerckhove**.

Dans un **chapitre premier**, nous traiterons le cas des armateurs que nous considérons comme «cas ambigus», c'est-à-dire ceux qui ne furent pas armateurs de «navires de haute mer», mais dont les noms ont été évoqués plus haut, en particulier **Royon** et **Vanden Kerckhove**.

Au cas où un lecteur serait intéressé par un échange d'informations généalogiques ou concernant les détails de la vie d'un navire en particulier, ce qui est notre souhait le plus cher, nous l'invitons à prendre contact avec nous.

Rappels théoriques

Avant tout, sans vouloir faire une parenthèse théorique trop longue concernant les **types de navires**, rappelons nous cependant que pendant la première moitié du XIX^e siècle, beaucoup de petits navires de faible tonnage entreprirent de grandes traversées, y compris océaniques, ou même «triangulaires»... Un autre problème concerne la confusion possible entre les différents types de pleits, souvent reclassés au fil du temps comme navires d'intérieur mais qui furent utilisés au «petit cabotage» et dans ce dernier cas, ils sont donc repris aux listes officielles et des assureurs comme navires de mer. Durant le début du siècle, il y eut par ailleurs à Ostende beaucoup de «sloops» utilisés au «petit cabotage». Il ne faut pas les confondre avec les «sloops» de pêche, traduction anglaise. À la pêche, le «sloop» est une chaloupe, embarcation plus grande que la «barque»... Plus tard, en particulier durant la seconde moitié du XIX^e siècle et jusqu'en 1914, des navires furent engagés en fonction de la saison soit à la pêche, soit au petit cabotage. Dès 1880, la terminologie «dandy cutter» est plus usitée que celle de «sloop». Cette dernière remarque vaut également pour Anvers.

Rappelons encore quelques notions élémentaires de la «théorie du navire» au sujet du «**tonnage**». Depuis le Moyen-Âge, on taxait les navires en fonction de leur grandeur relative plutôt que des produits qu'ils transportaient; l'unité de mesure était donc une unité de poids, typiquement le «last», encore exprimé jusque dans les années 1850 pour les navires prussiens par exemple. Ces lasten correspondaient donc au poids du chargement total que pouvait transporter un navire. Mais cette capacité de charge était pratiquement mesurée par le nombre de tonneaux (d'eau ou de vin) que le navire pouvait charger, d'où l'utilisation du mot «tonneau» qui exprimera plus tard un volume et non plus un poids. Par la loi du 22 août 1822 fut défini en Belgique le droit de tonnage; 1 tonne était alors égale à un volume de 1,5 m³; cette loi hollandaise fut confirmée en 1830, et encore par l'arrêté royal du 21 juillet 1863. Il

faudra attendre la loi du 20 juin 1883 pour passer à un nouveau système. La loi entra en vigueur au 1er janvier 1884 quand la nouvelle unité de mesure pour le jaugeage des navires de mer devint la tonne registre Moorsom de 2,83 m3. Ceci explique les brusques changements de tonnages dans les listes etc... depuis cette époque, la jauge nette devenant la définition légale. Les tonnages furent donc alors brusquement moindres, la tonne de référence étant alors d'un volume plus grand. Par la même occasion fut introduite la notion de tonnage brut, correspondant à la capacité totale d'un navire, par opposition au tonnage net, égal au tonnage brut diminué du volume des espaces non utilisables pour le transport de marchandises ou de passagers.

LES «CAS AMBIGUS»

Il n'entre pas dans notre intention de développer ici l'histoire des chantiers navals ostendais. Ceci constituerait une étude complète fort intéressante, encore à faire. Bien entendu, les chantiers ostendais qui ont construit des navires appartenant à notre flotte seront évoqués tout au long des monographies se rapportant à nos armateurs. Indiquons simplement ici quelques chantiers importants: **De Zutter**, qui lança plusieurs navires entre 1837 et 1841; **P. Denys**, d'où sortirent de nombreux petits navires jusqu'au milieu du XIX^e siècle; **Panesi**, famille de constructeurs pendant plusieurs générations depuis la moitié du siècle; **Maertens**, actif également au milieu du siècle; **Orlandini**, qui commença au milieu du siècle par construire de petites unités, puis jusqu'à quelque 300 tonnes... N'oublions pas qu'il y eut également des chantiers à Nieuport, mais qui ne produisirent pas de navires de mer à proprement parler, et ce, depuis la fin du XVIII^e siècle.

Royon

Nous avons lieu de croire que le chantier initial des Royon se situait du côté sud du troisième bassin. Des documents anciens font état par exemple du lancement en 1838 par

le chantier «**Laureys & Royon**» de la goélette **AUGUSTE** de **Valcke-De Knuyt** et en 1848 du brick **AMPHITRITE**, par **Th. Royon**, pour compte de **Van Iseghem**.

Nous ne disposons malheureusement pas de la généalogie de cette famille; mais nous savons cependant qu'elle fut alliée aux Belpaire, Hertoghe, Vanden Abeele, Valcke, Van Iseghem et Halewijck. Donc bien intégrée au «haut commerce» à Ostende.

En 1820, il est déjà fait état du nom «Royon» comme armateur à la pêche; cette année, un autre document ancien indique un certain Royon comme capitaine de la **VIGILANCE**, navire ostendais. Dans les années 40, on trouve «**G. Royon & C^o**», armateur à la pêche, propriétaire de trois sloops.

En nous référant aux almanachs, on trouve par ailleurs en 1851-61 **Th. Royon**, constructeur, à «St. Georges», mais «**veuve T. Royon**» en 1868. En avril 1857, un ancien journal nous laisse penser que la coulisse du chantier pouvait recevoir des navires de très fort tonnage et aurait appartenu à l'association **Ph. Orlandini et Th. Royon**; mais nous n'avons trouvé aucune seconde source pour corroborer cette indication.

Entre 1871 et 1896, divers documents nous renseignent que la goélette **ROSALIE-MATHILDE**, plus tard devenue le cutter **ÉTOILE DE LA MER**, n'ont pas appartenu à **Van Duyfhuys** et **Halewijck** seuls, mais à **Royon-Hertoghe & C^o** et **Halewijck-Royon** respectivement. Nous y reviendrons plus loin.

Van den Kerckhove

Il n'est assurément pas aisé de se retrouver dans le nombre de marins du nom Van den Kerckhove à Ostende, sans posséder leur généalogie. Nous savons donc qu'un certain Jacques était actif dans le domaine de la pêche maritime en 1820 et qu'il existait à Ostende une vieille corporation des «vrije billanderlieden», à laquelle appartenait en

1820 Jean Van den Kerckhove, qui possédait un navire de ce type, vraisemblablement l'**ÉMILIE**.

Cette bélandre appartient jusqu'en 1847 à J. Bauwens, mais son capitaine fut un certain «M.» Van den Kerckhove, certainement depuis 1828, et jusqu'en 1847, quand il reprit l'**ÉMILIE**. Nous avons trouvé dans un vieux journal de l'époque que ce navire était engagé au petit cabotage; par exemple, il «quitta Ostende pour Bruges, sur lest, pour prendre un chargement d'écorces pour Londres». Or le nom «M.» Van den Kerckhove était alors repris dans les registres, qualifié de «père». Comme armateur, il la garda jusqu'au 17 décembre 1849, date de son naufrage au large d'Ostende, à hauteur du fort Napoléon. Or, c'était son fils qui en fut le capitaine pendant cette période, mais nous ne connaissons pas son prénom... Notons au passage que le peintre Louis Serruys fit un tableau intitulé «le naufrage de l'**ÉMILIE**».

Auparavant, nous savons par ailleurs que **J. Van den Kerckhove** arma encore la bélandre **ANNA CATHARINA**, construite en 1800, depuis avant notre indépendance jusqu'en 1832; nous ne savons pas ce qu'il advint de ce navire après cette année. Pendant de longues années, nous trouvons ensuite plusieurs Van de Kerckhove, typiquement aux commandes de navires ostendais. Malheureusement, nous ne connaissons que les initiales de leurs prénoms, et rien au sujet de leur généalogie:

- «A.», qui pourrait être «M. A.» repris plus loin: capitaine de l'**ÉCLIPSE** de Denduyts en 1846-47.
- «P.», qui fut le capitaine du **JOSEPH** de de Cock, puis du **PROPHÈTE** de Carbon en 1850 et passa sur la nouvelle acquisition de ce dernier, la **SOPHIA THÉODORINE** en septembre 1855; il la quitta en mars 1857 suite à des problèmes de santé et mourut à Ostende le 1er avril 1858.
- «M.», qui pourrait être également «M. M.», et qui fut le capitaine de l'**ÉCLIPSE** en 1847-48 et encore en 1852-53, puis successivement des **VICTOR**, **VICTORINE** et **FORTUNA** du même Denduyts jusqu'en 1859.

- «M. M.», qui commanda le PROGRÈS de Denduyts et le St. PIERRE & St. PAUL de Van Iseghem depuis son acquisition par cet armateur en 1866 jusqu'à sa vente en 1871.

- Enfin «M. A.» qui commanda la VICTORINE et le FORTUNA, avec une affectation de trois ans depuis 1856 pour le TÉLÉMAQUE de Dossaer.

Nous espérons qu'un lecteur averti pourra nous aider à remettre de l'ordre dans cette énumération.

Pour terminer, notons encore un capitaine «F.» Vanden Kerckhove, qui commanda le koff-goélette de l'armateur anversois Elsen & Van Linden d'août 1852 à 1855, ainsi qu'un négociant de Bruges, mais qui ne fut sans doute pas apparenté

aux précédents, Vande Kerkhove-Dierkens, décédé le 5 août 1856, à 58 ans.

Dès le chapitre suivant, nous aborderons l'étude chronologique des armements ostendais de navires de mer, et, le cas échéant, ceux de Nieuport. Nous verrons d'abord ceux qui existaient à ce titre dès avant notre indépendance, puis ceux qui commencèrent leurs activités et eurent des navires à partir des périodes 1830-34, 1835-39, 1841-49, 1850-59, 1862-68, 1870-82 pour finir par les années jusqu'en 1914.

Les armements plus récents feront l'objet de monographies présentées séparément.

à suivre



GEORGES LECOINTE

Iconographie: E. Mahieu

Texte: Delporte



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1

TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79

De militaire transportmogelijkheden van het Military Sealift Command van de Amerikaanse Marine (Deel 1)

De recente beslissing van de Belgische Ministerraad om een nieuw Belgisch-Luxemburgs strategisch transportschip voor de Belgische Marine aan te kopen, opent wellicht ook voor onze Marine nieuwe horizons. Om een beter inzicht te verkrijgen in de hedendaagse wereld van het militair transport over zee willen we even de transportcapaciteit van het MSC¹ van de Amerikaanse Marine verkennen. Het MSC heeft meer dan 50 jaar ervaring op dit vlak en beschikt over één van de grootste transportcapaciteiten ter wereld voor het vervoer van militaire goederen over zee.

Voor we de militaire transportmogelijkheden aansnijden, moeten we even terug in de tijd voor wat voorgeschiedenis en lichten we de organisatie toe.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog voerden vier afzonderlijke overheidsinstanties, waaronder de Landmacht en de Marine, controle uit over het zee-transport. In augustus 1949 vaardigde de Minister van Defensie een nieuwe richtlijn uit waarbij de Minister van Marine als enige de leiding kreeg voor het transport over zee binnen de militaire organisatie. Hierop werd op 1 oktober 1949 het MST² binnen de Amerikaanse Marine opgericht. De basis voor deze nieuwe dienst was de NOTS³. Het volgende jaar werden heel wat cargo- en transportschepen van het Army Transportation Corps getransfereerd naar deze nieuwe dienst. Op 1 augustus 1970 kreeg het MST dan zijn huidige naam Military Sealift Command in analogie met het toenmalige MAC⁴ van de Amerikaanse Luchtmacht. Op 1 juli 1987 werd het ééngemaakte USTRANSCOM⁵ opgericht met het MTMC⁶ als landcompo-

nent, het AMC⁷ als luchtcomponent en het MSC als maritieme component. Het USTRANSCOM werd verantwoordelijk voor alle militaire transporten tijdens oorlogstijd of in crisistijd. In 1992 werd de opdracht uitgebreid om militaire goederen ook in vredes-tijd te transporteren.

Dat het transport van grote voorraden en zwaar militair materieel over zee belangrijk blijft, bleek eens te meer tijdens de Golfoorlog. Van augustus '90 tot januari '91 werd 95% (in gewicht) van het benodigde oorlogsmaterieel naar het Midden-Oosten overgebracht per schip vanuit de Verenigde Staten en Europa. Deze transporten werden uitgevoerd door MSC-schepen en door MSC gecharterde commerciële vrachtschepen. De vijf maanden durende opbouw van militaire middelen was de grootste sinds de Tweede Wereldoorlog uitgevoerd binnen één en dezelfde campagne.

De opdracht om af te varen naar de Perzische Golf werd op 7 augustus '90 gegeven aan de MPS⁸-eska-ders in Diego Garcia en Guam.

De schepen van MPS-2 begonnen hun cargo reeds af te laden op 15 augustus, terwijl de schepen van MPS-3 op 26 augustus Saoedi-Arabië bereikten. Tezelfdertijd vertrok MPS-1 uit de Atlantische Oceaan richting Perzische Golf. Hoewel het materieel aan boord van de MPS-schepen bestemd was voor lichte eenheden van het Marinierskorps kon men toch al M60 tanks, 155mm artilleriestukken en gepantserde personeelsvoertuigen aan wal brengen. De resterende niet MPS-schepen, met vooruitgeschoven materieel uit Diego Garcia, kwamen al op 17 augustus aan met materieel voor de Amerikaanse Land- en Luchtmacht. Eenmaal hun cargo afge-laden, vertrokken de MPS-schepen naar de Verenigde Staten om nieuwe ladingen te gaan ophalen. Intussen werden op 7 augustus acht FSS⁹-schepen in de V.S.A. geladen met materieel voor een Gemechaniseerde Infanterie Divisie. Deze schepen verblijven normaal in een ROS¹⁰ - 4 status, wat betekent dat ze binnen de 96 uren moeten kunnen afvaren. Eén schip slaagde er zelfs

¹ Military Sealift Command

² Military Sea Transportation Service

³ Naval Ocean Transport Service

⁴ Military Airlift Command

⁵ United States Transportation Command

⁶ Military Traffic Management Command

⁷ Air Mobility Command

⁸ Maritime Prepositioning Ship

⁹ Fast Sealift Ship

¹⁰ Reduced Operating Status (er bestaan vier verschillende statussen ROS-4, ROS-5, RRF-10 en RRF-20 waarbij de schepen operationeel moeten zijn in respectievelijk 4, 5, 10 of 20 dagen)



Kraanschip T-ACS 4 SS Gopher State

in om binnen de 48 uren operatieklaar te zijn terwijl alle andere de limiet van 96 uren haalden. Een schip dat zich nog voor onderhoud op de werf bevond, werd vlug terug in orde gebracht en kon na 10 dagen afvaren. Op 27 augustus, 12 dagen na de MPS-schepen, begonnen de FSS-schepen zware M1 Abrams tanks af te laden in Saoedi-Arabië. Een groot probleem bij de opbouw van deze militaire macht was het gebrek aan laad- en losplaatsen in de havens. Zo hadden de FSS-schepen in Savannah, Georgia, amper twee laadplaatsen om het materieel van de Gemechaniseerde Divisie te laden en kon men maar gebruik maken van vijf losplaatsen in de haven van Ad Dammam en twee in de haven van Al Jubail in Saoedi-Arabië. Op 28 september '90 bereikte het overzees transport een hoogtepunt met niet minder dan 90 transportschepen op zee, 69 schepen op weg naar het Midden-Oosten en 21 schepen die leeg terugkeerden naar de V.S.A. om nieuwe cargo op te halen. Op 2 januari '91 werd de grootste transportpiek genoteerd waarbij 172 transportschepen op zee waren met materieel voor de opbouw van de gevechtscapaciteit van het Amerikaans Leger.

In aanvulling met de transportschepen die al vroeger onder het MSC opereerden werden alle beschikbare MPS, CPS¹¹, LPS¹², FSS-schepen, verschillende RRF¹³-schepen en 206 commerciële transportschepen voor deze immense opbouw ingezet.

Bij het einde van de vijandelijkheden werd andermaal op het MSC een beroep gedaan voor de massieve terugkeer van vele duizenden tonnen aan voertuigen, munitie en voorraden vanuit Saoedi-Arabië.

De commandant van het MSC is een Vice-admiraal van de Amerikaanse Marine en heeft zijn hoofdkwartier op de vroegere Washington Marine-scheepswerf, Washington DC. Om al zijn opgedragen taken te vervullen, stelt het MSC ongeveer 8500 personen te werk waaronder 4500 burgerpersoneelsleden in federale dienst, 1000 actieve militairen, 1000 militairen uit de reserve, en 2000 burgerzeelui onder contract. De reservecomponent van het MSC ondersteunt onder meer het hoofdkwartier, de verschillende gebiedscommando's, de NCSORG¹⁴ en de CART¹⁵. De reservisten van de NCSORG rapporteren bij mobilisatie aan de onderscheiden vlootbevelhebbers en zijn verantwoordelijk

voor de veilige doorvaart van koopvaardischepen door risicogebieden en dit zowel voor afzonderlijk varende schepen als voor schepen die in konvooi varen. De CART's verhogen de munitietransportcapaciteit van de Marine voor de voorwaarts ontplooiende gevechtsgroepen. Dit gebeurt door bijkomende bevoorradingscapaciteiten aan boord van RRF schepen te bemannen. Twee reserveofficieren en achtenveertig reservisten bemannen hierbij de geïnstalleerde MCDS¹⁶. De teams die alle cargo aan dek behandelen kunnen tijdens de bevoorradingsstation in volle zee dertig ladingen per uur per bevoorradingsstation verwerken of dertig ladingen per uur via helikopter. Per schip zijn twee bevoorradingsstations bemand.

Binnen de organisatie van het MSC zijn vijf gebiedscommando's actief die elk onder commando staan van een kapitein-ter-zee van de Amerikaanse Marine.

MSC Atlantic met hoofdkwartier in Norfolk, Virginia, is verantwoordelijk voor het gebied van de Oostkusten van Canada, de Verenigde Staten en Mexico, van Centraal- en Zuid Amerika, Groenland, IJsland en de eilanden van de Caraïben. De MSC-missies worden ondersteund door acht vertegenwoordigingen o.a. langs de Oostkust en de Golfkust en op Puerto Rico. Naast het normaal personeelskader kan men gedurende mobilisaties, oefeningen of trainingen een beroep doen op zeven reserve-eenheden van de Amerikaanse Marine.

MSC Pacific heeft haar hoofdkwartier in San Diego, Californië, en is verantwoordelijk voor het volledige gebied van de Oostelijke Stille Oceaan dat onder meer samenvalt met het gebied dat de 3e Amerikaanse Vloot bestrijkt. Daarenboven geven ze steun aan de schepen van de 5e en 7e Vloot die opereren in het westen van de Stille Oceaan, de Indische Oceaan en de Perzische

¹¹ Combat Prepositioning Ship

¹² Logistics Prepositioning Ship

¹³ Ready Reserve Force

¹⁴ Naval Control of Shipping Organization

¹⁵ Cargo Afloat Rig Teams

¹⁶ Modular Cargo Delivery System (een systeem voor langszij bevoorrading tussen twee naast elkaar varende schepen)

Golf. MSC Pacific wordt ondersteund door drie vertegenwoordigingen langs de Westkust en één in Pearl Harbor, Hawaï. Zes reserve-eenheden van de Marine zorgen voor de noodzakelijke steun bij oefeningen.

MSC Europe, met hoofdkwartier in Napels, Italië, en een vertegenwoordiging in Rotterdam, bestrijkt het volledig gebied van Europa, het grootste deel van Afrika, en gebieden in het Midden-Oosten en de Zuid-Atlantische Oceaan. Steun bij oefeningen wordt geleverd door vijf reserve-eenheden.

MSC Central is het nieuwste commando opgericht in 1999 met zijn hoofdkwartier in Manama, Bahrein, en verantwoordelijk voor het gebied rond het Suezkanaal, Rode Zee, Perzische Golf, Arabische Zee, de Seychellen, Somalië, Kenia en Pakistan. Ze worden bijgestaan door vier reserve-eenheden van de Marine.

MSC Far East met hoofdkwartier in Yokohama, Japan, is verantwoordelijk voor het gebied in het westen van de Stille Oceaan, de Bering Zee, de Japanse Zee, Gele Zee, Oost-Chinese Zee, Filippijnse Zee, Zuid-Chinese Zee, en de Oostkust van Afrika. Vijf vertegenwoordigingen op Guam, Okinawa, Singapore, Diego Garcia en Pusan ondersteunen de missies van het MSC in deze regio's. Steun van de Marine komt via zes reserve-eenheden.

Voor zuivere Marineaangelegenheden rapporteert het MSC aan de commandant van de Amerikaanse Marine, en functioneert het als een logistiek commandant voor de verschillende vlootcommandanten. De schepen van het MSC zijn volledig geïntegreerd in de operationele structuur van de Atlantische en Stille Oceaanvloten en de hieraan ondergeschikte genummerde vloten.

Hoewel het overzees transport van militaire goederen de hoofdopdracht uitmaakt van het MSC, verzorgt het verder ook nog de gevechtsbevoorrading van de verschillende operationele vloten van de Amerikaanse



MPS-schip T-AK 3012 MV Sgt. William R. Button

Marine. Daarnaast is het MSC ook verantwoordelijk voor het vooruitgeschoven militair materieel en voorraden gestationeerd op schepen in strategische locaties overzee. Verder ondersteunt het ook de verschillende overheidsinstanties met speciale schepen.

Vandaag opereren 127 schepen onder het Commando, georganiseerd rond vijf belangrijke programma's. Deze vertegenwoordigen de basisoperaties van het Commando en functioneren als afzonderlijke modules, elk op maat gesneden voor de noden van hun eigen unieke klanten.

PM 1 NFAF¹⁷

An dit programma zijn vandaag in totaal 33 schepen toegewezen waaronder 6 gevechtsbevoorradingsschepen, 7 munitie schepen, 13 vlootolietankers, 5 vlootsleepboten en 2 hospitaalschepen. Deze schepen verzorgen onder meer de wereldwijde logistieke steun voor de gevechtsschepen van de Amerikaanse Marine. Hierbij voorzien ze de schepen van brandstoffen, voedsel, munitie en andere cargo op volle zee. De vlootsleepboten staan in voor bergingsoperaties en het slepen van schepen van de Amerikaanse Marine in de oceanen. Naast de schepen voor logistieke operaties heeft het NFAF ook twee grote hospitaalschepen onder zijn hoede. Deze schepen worden normaal in een beperkte operationele status gehouden maar

kunnen binnen de vijf dagen volledig geactiveerd en bemand worden, klaar om af te varen en om wereldwijd ingezet te worden.

PM 2 Special Missions

Dit programma heeft vandaag de bevoegdheid over 27 schepen. Hiertoe behoren 7 oceanografische opmetingsschepen, 1 kabellegger, 11 toezichtschepen, 4 steunschepen voor kleine onderzoeksonderzeeërs en 4 schepen voor speciale onderzoeken, testen en controles. De schepen voeren een grote verscheidenheid aan hooggespecialiseerde taken uit zoals oceanografisch onderzoek, het opvolgen van rakettesten, onderzoek van de kustwateren, het leggen en herstellen van onderzeese kabels, de begeleiding van onderzoeksduikboten en het geven van steun aan de kleine reddingsduikboten van de Marine.

PM 3 Prepositioning

Dit is het grootste programma van het MSC en bestaat vandaag uit 38 schepen. Tot dit programma behoren 2 schepen voor zwaar transport, 4 containerschepen, 1 kraanschip, 4 cargoschepen, 15 transportschepen met vooruitgeschoven materieel voor het Amerikaans Marinierskorps, 7 LMSR¹⁸ schepen, 3 tankers met voorwaarts gepositioneerde brandstoffen en 2 RRF-schepen voor het onderhoud

¹⁷ Naval Fleet Auxiliary Force

¹⁸ Large Medium Speed Roll/On - Roll/Off

en herstellen van vliegtuigen en helikopters van het Marinierskorps. Deze schepen worden op strategische plaatsen in de wereld gepositioneerd met militair materieel en voorraden voor de Amerikaanse Landmacht, Luchtmacht, Marine en het Marinierskorps. Zo kan het zware militair materieel zeer vlug naar eventuele crisisgebieden in de wereld gebracht worden voor de militairen die per vliegtuig aangevoerd worden.

PM 4 Ship Introduction

Vandaag is dit programma het kleinste van de vijf. Dit programma is onder meer verantwoordelijk voor het ontwerp, de ombouw en de nieuwbouw van schepen voor het MSC. Het staat verder ook in voor de aanpassing van schepen die van de Amerikaanse Marine getransfereerd worden naar het MSC en voor de grote veranderingen en herstellingen die aan de bestaande MSC-vloot moeten gebeuren. Vandaag worden 5 LMSR-schepen, 1 oceanografisch opmetingsschip en 1 toezichtschip nieuwgebouwd. Een voormalig containerschip wordt ondertussen omgebouwd naar een nieuw transportschip met vooruitgeschoven materieel voor het Amerikaans Marinierskorps.

PM 5 Sealift

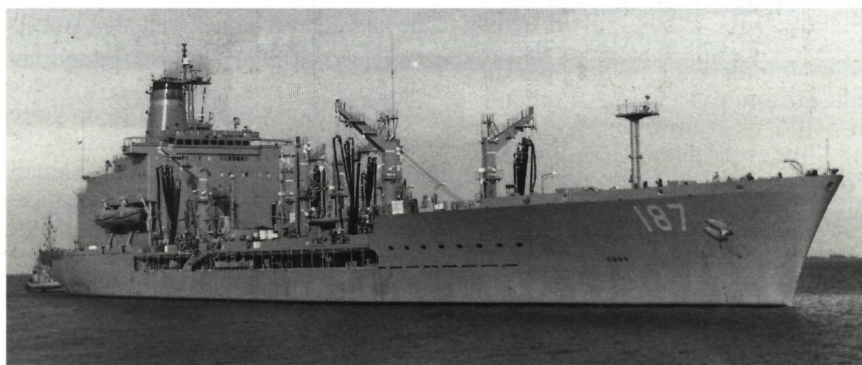
Onder dit programma opereren vandaag 29 schepen met onder meer 6 tankers, 8 snelle transportschepen, 1 kraanschip en 1 Ro/Ro schip van de RRF, 7 LMSR schepen, 3 cargoschepen, 1 combinatie container-Ro/Ro schip en 2 steunschepen voor het opvolgen van rakettesten. Het programma levert maritiem transport voor het Ministerie van Defensie in vrede, bij crisissen en in oorlogstijd. Het brengt allerlei gevechtsmaterieel en voorraden naar verschillende locaties rond de wereld. Naast het normale transport over zee in vrede

levert dit programma ook de transportmiddelen voor humanitaire en vredesondersteunende missies.

Uit wat voorafgaat blijkt dat de transportmogelijkheden van het MSC terug te vinden zijn in het PM 3 Prepositioning en PM 5 Sealift programma. Daarom willen we deze programma's van naderbij bekijken en beginnen wij in dit artikel met het PM 3 programma. In een volgend artikel zullen wij het PM 5 programma behandelen.

Prepositioning

Dit programma levert operationele schepen die in vooruitgeschoven locaties gehouden worden met materieel, wapens, voedselvoorraden, drinkwater en brandstoffen voor de Landmacht, Luchtmacht, Marine, Marinierskorps en voor het DLA¹⁹. Vandaag beschikt dit programma over 38 schepen, waarvan er 36 opereren vanaf locaties in de Middellandse Zee, Diego Garcia in de Indische Oceaan en Guam/Saipan in het Westen van de Stille Oceaan. De twee resterende logistieke steunschepen voor luchtmiddelen van het Marinierskorps liggen afgemeerd op twee ligplaatsen op de Westkust en de Oostkust van de Verenigde Staten. Ze bevinden zich in ROS-5, wat betekent dat een kernbemanning van 9 man aan boord de schepen in optimale conditie houdt om binnen de vijf dagen operationeel en volledig bemand ingezet te kunnen worden.



Vloottanker T-AO 187 USNS Henry J. Kaiser (Brandstoffen).

De 38 schepen van de APF²⁰ zijn onderverdeeld in drie operationele elementen:

- 14 CPS-schepen opereren met vooruitgeschoven materieel voor de Landmacht;
- 15 MPS-schepen opereren met vooruitgeschoven materieel voor het Marinierskorps;
- 9 LPS-schepen opereren met vooruitgeschoven materieel voor de Marine, Luchtmacht en het DLA.

De verschillende elementen van het APF opereren samen in vier eskaders:

MPS-1 is verantwoordelijk voor de voorwaarts ontplooiende MPS- en LPS-schepen in het Oosten van de Atlantische Oceaan en in de Middellandse Zee. Het eskader is een operationeel element van de 6e Vloot.

MPS-2 is verantwoordelijk voor de MPS-, LPS- en CPS-schepen die opereren in de Indische Oceaan. De schepen opereren vanuit Diego Garcia als operationeel element van de 7e Vloot.

MPS-3 is verantwoordelijk voor de MPS-, LPS- en CPS-schepen in het Westen van de Stille Oceaan. De schepen opereren vanuit Guam en Saipan als operationeel element van de 7e Vloot.

APS-4 werd opgericht in 1998 en is verantwoordelijk voor de CPS-schepen in de Arabische Golf en de Indische Oceaan. Ze opereren vanuit Diego Garcia als operationeel element van de 7e Vloot.

¹⁹ Defense Logistics Agency

²⁰ Afloat Prepositioning Force

neel element van het Derde Leger van de Amerikaanse Landmacht.

Ieder eskader staat onder het bevel van een kapitein-ter-zee van de Marine en beschikt in doorsnee over een staf van 20 militairen. De schepen zonder permanente toegewezen thuishaven varen heen en weer tussen de verschillende havens in hun operatiegebied waarbij ze eerder zelden samen varen. Binnen de 24 uur kunnen de schepen de havens verlaten om te vertrekken naar om het even welke locatie in de wereld.

CPS-element

De hoofdcomponent van het CPS-element bevat materieel en voorraden om een zware brigade van 6000 militairen van de Landmacht te ondersteunen gedurende 15 dagen. Cargo aan boord van deze schepen, waaronder 120 tanks, bevat ook voorraden voor nieuwe eenheden die arriveren in de eerste 38 dagen van een operatie. Aan gezien er weinig capaciteit voor militaire cargo voorhanden was in de commerciële sector werden nieuwe LMSR-schepen ontworpen en gebouwd voor het MSC. Deze schepen vervoeren het grootste en zwaarste materieel van de Amerikaanse Landmacht. Andere en kleinere schepen hebben cargo aan boord om deze brigade te ondersteunen waaronder munitie, waterzuiveringsinstallaties, voedsel en materieel voor gevechtsondersteuning.

Onder de 14 CPS-schepen zijn er drie schepen die alle materieel aan boord hebben om een haven te openen. Met sleepboten en verschillende soorten lichters, meegevoerd aan boord van deze schepen, en een kraanschip, kan de Landmacht de rest van haar CPS-schepen lossen op stranden of in havens waar weinig of geen infrastructuur voorhanden is. Het kraanschip, een voormalig containerschip, werd omgebouwd en uitgerust met vier hefkranen van 30 ton en een helikopterdek. Een tweede schip, een FLO/FLO²¹ schip, is een omge-



FLO/FLO schip T-AK 2062 MV American Cormorant

bouwde tanker met de mogelijkheid om laag genoeg af te zinken in het water en zo kleine schepen, vlot-tende kranen, kleine landingschepen en lichters voor een totaal gewicht van 45000 ton mee te voeren. Een derde schip kan extra zware en zeer omvangrijke ladingen meenemen en is hiervoor uitgerust met een hefsysteem tot 800 ton.

Verder werden twee containerschepen omgebouwd naar munitiecontainerschepen die vanaf nu alle voorwaarts ontplooid munitie voor de Landmacht aan boord hebben. Deze kunnen via vier hefkranen aan boord ook opereren vanuit minder ontwikkelde havens. Ze transporteren 2500 containers (20 voet) waarvan 2230 benedendeks en 270 in cocoons bovendeks. Beide cargo-ruimten zijn verder voorzien van ontvochtigingsinstallaties en klimaatregeling om de munitie te beschermen.

Twee andere RO/RO-containerschepen hebben een gevarieerde cargo aan boord, zoals rantsoenen, smeermiddelen, medische voorraden, wisselstukken en beschermingsmateriaal tegen chemische wapens.

Zeven nieuwe LMSR-schepen vervolledigen de middelen die ingezet worden onder het CPS-element. Vier van deze LMSR-schepen hebben al het zware gevechtsmaterieel aan boord, waarbij de drie resterende LMSR-schepen vooral de ondersteuningsvoertuigen en cargo aan boord hebben. Uiteindelijk zal nog een achtste LMSR-schip aan het CPS-element toegevoegd worden.

MPS-element

De MPS-schepen transporteren het vooruitgeschoven materieel om 3 brigades van het Marinierskorps, elk bestaande uit ongeveer 17000 Mariniers, in te zetten gedurende 30 dagen. Van de vijftien MPS-schepen opereren er drie, door het MSC voor de duur van 25 jaar gecharterd van de Waterman Corporation. Dit waren oorspronkelijk commerciële containerschepen die omgebouwd werden voor hun MPS-rol. Bij de ombouw werd onder meer een voertuigruimte gecreëerd van 13727 m² en kunnen ze o.a. 540 containers, 5,8 miljoen liter brandstof en 360.000 liter drinkwater meenemen. Langs de achterzijde werden ze voorzien van een laad- en losbrug om voertuigen te lossen aan een pier of op landingsschepen. Hefkranen werden geïnstalleerd om volledig zelfstandig het materieel te kunnen lossen.

Vijf MPS-schepen werden nieuw gebouwd en werden voor 25 jaar gecharterd van American Overseas Marine. Deze schepen hebben een voertuigruimte van 14625 m², kunnen 522 containers, 6 miljoen liter petroleumproducten en 310.726 liter drinkwater aan boord nemen. Voertuigen kunnen gelost worden langs de achterzijde via een laad- en losbrug. Met behulp van vijf hefkranen van 39 ton kan materiaal gelost worden op de kade of op lichters langs zij.

²¹ Float-On/Float-Off

Verder worden nog vijf MPS-schepen gecharterd van Maersk-Line. Deze werden omgebouwd van commerciële RO/RO-containerschepen naar MPS standaard met een voertuigruimte van 10807 m² en kunnen 332 standaard vrachtcontainers, 4,8 miljoen liter brandstof en 247.000 liter drinkwater meenemen. Ze werden eveneens voorzien van de nodige hefkranen en kunnen voertuigen lossen langs de achterzijde. Alle MPS-schepen beschikken verder over een landingsdek voor helikopters op een verhoogd achterdek.

Sinds de start van het MPS-programma in het midden van de jaren '80 groeide de behoefte aan meer capaciteit. Zo werd beslist om drie supplementaire MPF(E)²²-schepen toe te voegen aan het programma om onder meer een noodvliegveld, een vloothospitaal en een constructiebataljon van de Marine voorwaarts te ontplooiën.

Vandaag zijn twee van de drie geplande MPF(E) reeds omgebouwd en operationeel, waaronder een voormalig commercieel containerschip dat 767 standaard containers zal meevoeren en een gewezen omgebouwd LMSR-schip dat terug omgebouwd werd tot MPF(E)-schip. Het derde schip is nog in de ombouwfase en zal na afwerking 960 standaard containers aan boord kunnen nemen. Alle MPS- en MPF(E)-schepen zijn duidelijk herkenbaar aan de zwart geschilderde romp en de witte bovenbouw.

LPS-element

Zeven van de 9 LPS-schepen liggen volgeladen met munitie van de Luchtmacht en de Marine en petroleumproducten voor het DLA in vooruitgeschoven locaties.

Een gecharterd containerschip en een gecharterd gecombineerd Ro-Ro/Containerschip hebben munitie van de Luchtmacht aan boord en opereren vanuit Diego Garcia onder controle van het MPS-2 eskader.



LMSR-schip T-AKR 300 USNS Bob Hope

Een derde gecharterd containerschip met luchtmachtmunitie aan boord opereert in de Middellandse Zee onder controle van het MPS-1 eskader.

Een RRF breakbulkschip werd geladen met munitie voor de Marine. Dit is het eerste schip ooit uitgerust met het MCDS-systeem en het opereert vanuit Diego Garcia onder het MPS-2 eskader. Dankzij het MCDS systeem kan het schip ook ingezet worden als shuttle bevoorradingschip voor Marine-gevechtsgroepen in volle zee.

De petroleumproducten van het DLA worden getransporteerd door drie tankers waarvan er twee uitgerust zijn met het OPDS²³ systeem en er een onder meer uitgerust is voor langszij bevoorrading van schepen op volle zee. Deze drie tankers transporteren een gezamenlijke capaciteit van 95,5 miljoen liter aan olieproducten zowel voor ondersteuning van eenheden aan de wal als van schepen op zee.

Ze opereren vanuit Guam en Diego Garcia onder operationele controle van het MPS-2 en het MPS-3.

Twee RRF logistieke schepen voor onderhoud van vliegend materieel van het Marinierskorps ronden de LPS-vloot af. Deze schepen bevinden zich in tegenstelling tot de andere vooruitgeschoven schepen in een beperkte operationele status ROS-5 in havens op de Oost- en Westkust van de V.S.A.

Vermits de meeste schepen van dit programma ver van onze contreien opereren is een bezoek aan onze Belgische havens eerder zeldzaam. Toch kregen wij in de jaren 1999 en 2000 bezoek van de toen recent in dienst genomen nieuwe LMSR-schepen USNS Bob Hope, USNS Sisler en USNS Dahl. Deze MSC-schepen kwamen in de haven van Antwerpen militair materieel laden uit de voorraden van het Amerikaans Leger in Europa. De belangrijke van deze gebeurtenis voor het MSC werd mede onderstreept door de organisatie van een mediadag en het bezoek van de Amerikaanse Ambassadeur in België aan USNS Dahl.

Foto's: L. Van Ginderen

Tekst: L. Naessens

²² Maritime Prepositioning Force (Enhanced)

²³ Offshore Petroleum Discharge System (een systeem waarbij brandstoffen of water op het strand of in een haven gebracht worden vanaf schepen die tot op 7 km voor de kust liggen)

Overzicht van de schepen opererend onder het PM 3 Prepositioning Programma

Maritime Prepositioning Ship Squadron 1

MPS 1 operationeel onder de 6e Vloot

Middellandse Zee Oost-Atlantische Oceaan

T - AK 3005 SS Sgt. Matej Kocak

T - AK 3006 SS Pfc. Eugene A. Obregon

T - AK 3007 SS Maj. Stephen W. Pless

T - AK 3008 MV 2nd Lt. John P. Bobo

T - AK 3015 USNS 1st Lt. Harry L. Martin [MPF(E)]

Maritime Prepositioning Ship Squadron 2

MPS 2 operationeel onder de 7e Vloot

Indische Oceaan, Diego Garcia

T - AK 3000 MV Cpl. Louis J. Hauge Jr.

T - AK 3001 MV Pfc. William B. Baugh

T - AK 3002 MV Pfc. James Anderson Jr.

T - AK 3003 MV 1st Lt. Alex Bonnyman

T - AK 3004 MV Pvt. Franklin J. Phillips

T - AK 3017 USNS Gy. Sgt. Fred W. Stockham [MPF(E)]

Maritime Prepositioning Ship Squadron 3

MPS 3 operationeel onder de 7e Vloot

Westen Stille Oceaan, Guam - Saipan

T - AK 3009 MV Pfc. Dewayne T. Williams

T - AK 3010 MV 1st Lt. Baldomero Lopez

T - AK 3011 MV 1st Lt. Jack Lummus

T - AK 3012 MV Sgt. William R. Button

Onder operationele controle van MPS 1

T - AK 4296 MV Capt. Steven L. Bennett (Mun.)

Onder operationele controle van MPS 2

T - AO 187 USNS Henry J. Kaiser (Brandst.)

T - AK 2062 MV American Cormorant

T - AK 4396 MV Maj. Bernard F. Fisher (Mun.)

T - AK 4543 MV Lt. Col. John U.D. Page (Mun.)

T - AK 4544 MV St. Sgt. Edward A. Carter Jr. (Mun.)

T - AK 5029 SS Cape Jacob (Mun.)

T - AK 9205 MV Strong Virginian

T - AK 9881 MV Buffalo Soldier (Mun.)

(De nummering van de schepen kan verschillen naargelang de geraadpleegde bronnen)

Onder operationele controle van MPS 3

T - AK 5089 MV Lt. Col. Calvin P. Titus

T - AK 5091 MV Spec. 5 Eric G. Gibson

T - ACS 4 SS Gopher State

T - AOT 5084 SS Chesapeake (Brandst.)

T - AOT 9101 SS Petersburg (Brandst.)

MSC Europe Naples, Italy

RRF (ROS - 5)

T - AVB 3 SS Wright

T - AVB 4 SS Curtiss

MSC Far East Yokohama, Japan

Afloat Prepositioning Ship Squadron 4

APS 4 operationeel onder Derde Leger

T - AKR 300 USNS Bob Hope

T - AKR 310 USNS Watson

T - AKR 311 USNS Sisler

T - AKR 312 USNS Dahl

T - AKR 313 USNS Red Cloud

T - AKR 314 USNS Charlton

T - AKR 315 USNS Watkins

MSC Far East Yokohama, Japan

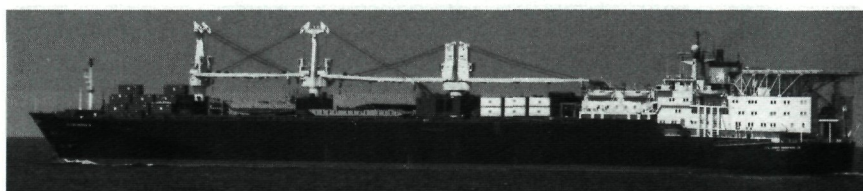
LPS: 9 Schepen

MPS: 15 Schepen

CPS: 14 Schepen

Stand Juli 2001

TOTAAL: 38 Schepen



MPS-schip T-AK 3002 MV Pfc. James Anderson Jr.



Een greep uit de diensten van
DE CENTRALE DIENST
voor **SOCIALE**
en **CULTURELE ACTIE**

Un aperçu des services de
L'OFFICE CENTRAL
d'ACTION SOCIALE
et **CULTURELLE**



SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL

Ten behoeve van
de leden van de
militaire gemeenschap

Voor alle verdere informatie
kunt u terecht bij
de Directie Informatie
en Communicatie



WINKELS
MAGASINS

Au profit des membres
de la communauté militaire

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Information
et Communication



VAKANTIES
VACANCES

CDSCA
Leuvensesteenweg 392
1030 Brussel

OCASC
Chaussée de Louvain 392
1030 Bruxelles

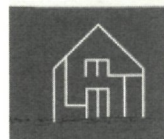


FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE

Tel. burger/civ 02/739.02.46-91
Tel. militair/mil 3687 ext. 246-291
EVERE-ZUID/SUD

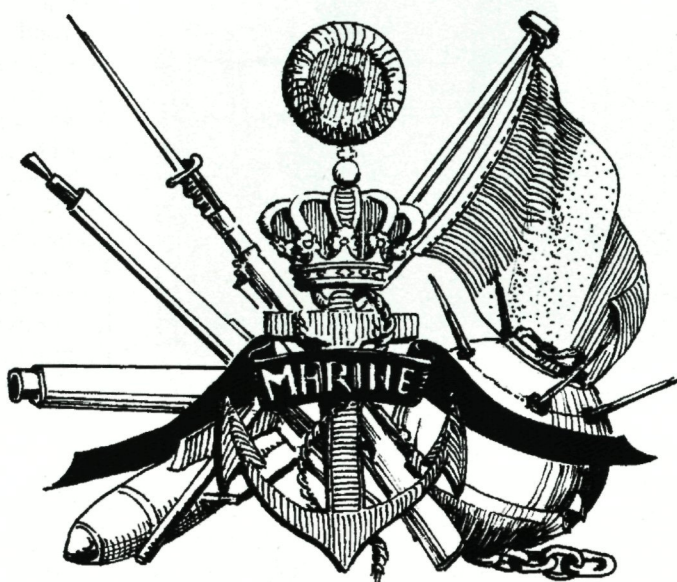
Telefax 02/739.02.29

e-mail ocasc@skynet.be



HUISVESTING
LOGEMENTS

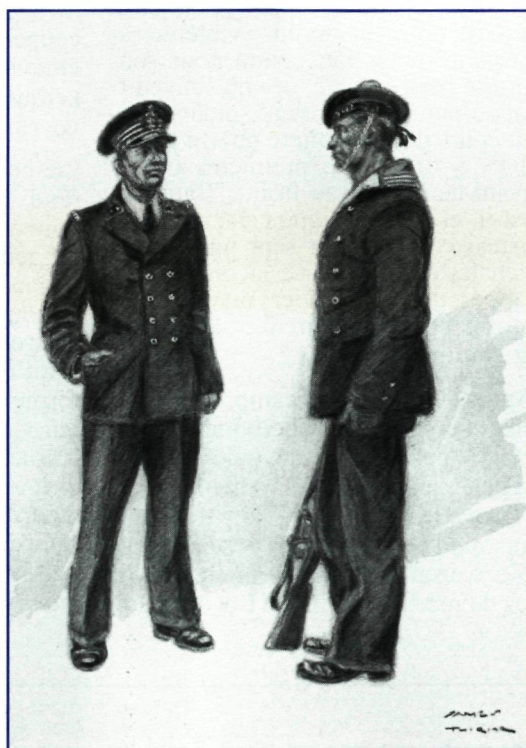
LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS (XI)



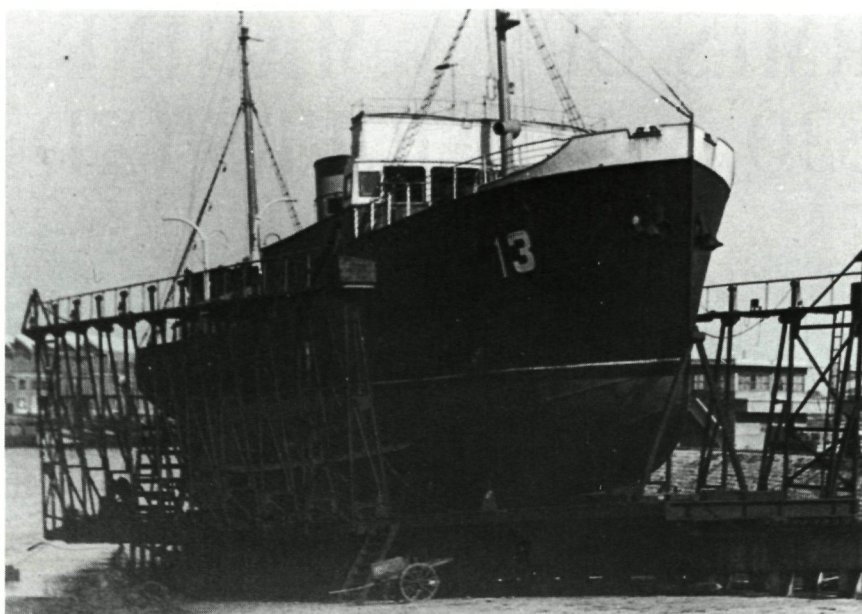
CORPS DE MARINE 1939-1940 (suite)

Pendant que le gros de la flottille du Corps de Marine se trouve en Angleterre, les deux chalutiers militarisés de la 2ème escadrille, le **O140** et le **O348**, partis le 22 mai d'Ostende à destination de Boulogne en mission secrète, se voient appelés par radio et déroutés sur Calais, sur l'ordre de leur chef d'escadrille, le capitaine-commandant Vanstrydonck. Celui-ci, parti par la route et cherchant à gagner Boulogne, comme lui intimaient ses ordres, tombe sous le feu des blindés allemands fonçant sur cette ville. Sa voiture détruite, il doit rebrousser chemin et parvient à gagner Calais d'où il peut rappeler ses bateaux. Il embarque immédiatement et prend avec lui le commissaire maritime d'Ostende, le commandant Carlier, ainsi qu'un autre commandant de la Marine de l'Etat, Mr Laureyssens. Quittant Calais en toute hâte ils relâchent à Fécamp. Là un télégramme du ministre Janson les avertit que la mission, pour laquelle ils ont

été commandés, est annulée. En effet, si la mission secrète était bien celle que l'on pense, c. à d. embarquer et conduire en Angleterre le Roi et les quatre ministres restés au pays, on sait aussi que ces ministres, à savoir MM. Pierlot, premier ministre, Spaak, ministre des Affaires Etrangères, Vanderpoorten, ministre de l'Intérieur et le général Denis, ministre de la Défense Nationale, quittèrent le pays le 25 mai (le Roi refusant de les suivre) et gagnèrent l'Angleterre sur une vedette de la Royal Navy qui les attendait à Dunkerque. Ils rencontrèrent immédiatement Monsieur W. Churchill à Londres et repartirent le lendemain en avion pour Paris. C'est à Fécamp que nos deux navires durent apprendre les



Uniformes du Corps de Marine par James Thiriar.



Le MLB 13 en cale sèche à Ostende (1937).

mauvaises nouvelles du front et la capitulation de l'armée belge, survenue le 28 mai. C'est là aussi qu'ils durent entendre le consternant discours du président du Conseil français, Paul Reynaud, attribuant le succès des armées allemandes à la défection de l'armée belge et du Roi. La vague de colère des Français contre les Belges, déchaînée par ces déclarations, surprit par sa violence. Dans les ports de Caen, de Dieppe et d'ailleurs nos marins, comme les réfugiés, se virent traités de «traîtres» et de «sales boches»; peut-être la réaction fut moins violente à Fécamp, petit port connu pour son amitié franco-belge, née du souvenir laissé par les nombreux soldats qui, au cours de la première guerre mondiale, y firent leurs premières armes avant de monter au front. Toujours est-il, et ceci explique cela, que nos bateaux y restèrent sept jours sans rien faire; une phrase laconique du rapport de leurs officiers dit qu'on en profita pour repeindre les navires en gris militaire.

Après avoir quitté Fécamp, nos deux chalutiers rallient Cherbourg le 31 mai; le patrouilleur **A6**, qui a déposé le général Pouleur et sa suite à Caen, y arrive le même jour. Ils y trouvent un grand nombre de navires de l'Etat (Zeewezen); il y a là 7 navires-pilotes de mer¹, les **SLB 7, 11 et 12** mar-

chant au charbon et 4 plus récents à moteur, les **MLB 13, 14, 15 et 18**, accompagnés de trois vedettes du pilotage et des **Tender I et II**. Tous viennent de St-Malo, d'où la marine française les a fait remonter à Cherbourg en convoi escorté par le garde-pêche **Quentin Roosevelt**, afin de les amener à porter secours aux armées alliées encerclées à Dunkerque. Seuls les **MLB 13 et 15** trouvent assez de volontaires pour cette mission dangereuse. Ils appareillent le 3 juin et dans un brouillard à couper au couteau ils arrivent devant Douvres; là ils apprennent que Dunkerque est tombée et ils sont renvoyés à Cherbourg.

Le commandant Vanstrydonck se rend alors à Poitiers auprès du gouvernement belge et y rencontre le général Denis, ministre de la Défense Nationale, qui l'assure que le gouvernement est décidé à poursuivre la lutte aux côtés des Alliés et qu'une nouvelle armée belge serait formée en France avec les unités qui y sont dispersées et les futures recrues (les CRAB's) qui y ont été dirigées. Il y reçoit l'ordre de se mettre à la disposition de la marine française. Celle-ci lui enjoint de rallier la rade de La Pallice avec sa mini-escadrille.

Il est clair toutefois que personne n'est au courant de ce que le gros de la flottille se trouve à Dartmouth. Lorsque le 7 juin arrive à Cherbourg le chalutier **H75**, commandé par le second maître Rascar, venant de Dunkerque et qui a suivi le convoi d'évacuation français, c'est par lui que le commandant Vanstrydonck apprend enfin que le reste de la flottille est coincé en Angleterre et qu'elle a participé à l'évacuation de Dunkerque. A la demande de la marine française, le **H75** lui est cédé pour en faire un dragueur de mines, étant donné qu'il est construit en bois. En échange, le **Tender I** et le **MLB 13**, bateau-pilote à moteur, tous deux réquisitionnés par les Français, leur sont rendus et l'équipage du **H75** prend possession du **Tender I**. L'escadrille, qu'on ne va pas tarder à appeler l'escadrille belge du front de l'Ouest, compte donc, à ce moment-là, 2 patrouilleurs, les **A6** et le **MLB 13**, plus le **Tender I** et deux chalutiers, le **O140** et le **O348**; le 7 juin elle appareille à destination de La Pallice, avant-port de La Rochelle.

En route vers l'enfer

A Dartmouth les démarches du Major Decarpentrie pour rallier la France et donc la zone de combat, trouvent finalement une oreille compréhensive. Par l'entremise du commandant de malle, André Timmermans², envoyé dès le 10 mai à Londres pour y assurer la liaison au sein du «Belgian Shipping Advisory Committee», et celle de l'attaché naval français, l'amiral J. Odend'hal, il reçoit liberté de manoeuvre pour rallier la base navale de Lorient. C'est l'euphorie! On va enfin retrouver ses marques, on va se battre avec et dans la marine française. Le matériel entreposé au Naval College est embarqué, les exilés de Tenby sont ramenés à bord, on prend des vivres pour quatre jours et on répartit le tout sur les navires. On obtient en outre le prêt du bateau-pilote **P16** pour la traversée (il doit être renvoyé

¹ SLB = Stoomloodsboot - MLB = Motorloodsboot.

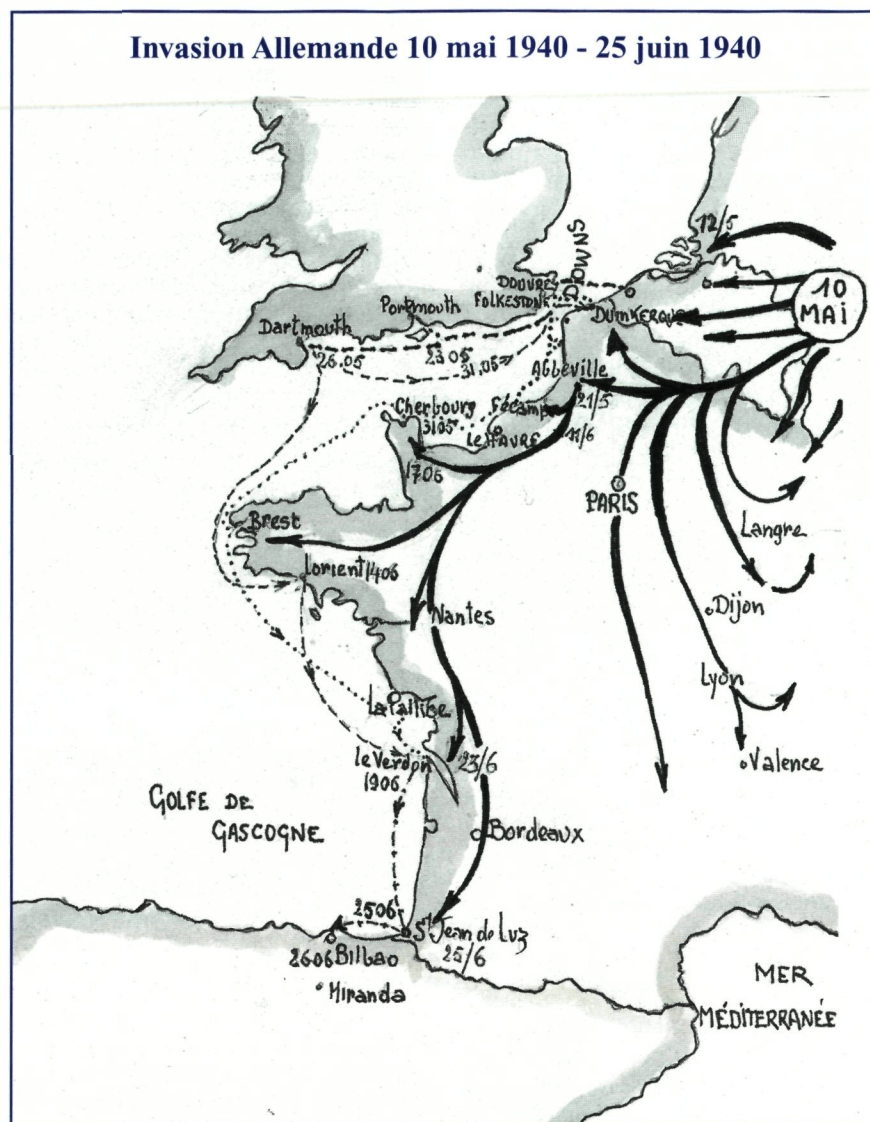
² Le frère de Georges Timmermans, notre premier Commodore.

Invasion Allemande 10 mai 1940 - 25 juin 1940

en Angleterre aussitôt arrivé). L'escadrille se compose des **A4** et **A5**, des chalutiers armés **O317**, **Z8** et **Z25**, des vedettes rapides **R1** et **R2**, des remorqueurs **Baron de Maere** et **Graaf Visart** et du **P16**. Les deux petits remorqueurs **John P. Best** et **Valentin Letzer** sont laissés à la disposition de l'ambassade belge, seule autorité nationale sur place. L'appareillage a lieu au matin du 13 juin. La traversée se passe sans trop d'incidents : l'un remorquant l'autre, les vedettes tombant à court d'essence, et le **Baron de Maere**, qui est un remorqueur de rivière, ayant peine à suivre dans la mer agitée, nos navires et leurs 190 hommes d'équipage rallient, sains et saufs, Lorient dans l'après-midi du 14 juin.

La situation militaire sur le continent a tragiquement évolué. Le 10 juin l'Italie a déclaré la guerre à la France et envahi le Midi. Dieppe tombe aux mains des Allemands le 11; le lendemain c'est au tour de Fécamp et de St-Valéry (où les Allemands font 12.000 prisonniers dont 8.000 Anglais). Paris est abandonné et le gouvernement français se réfugie à Bordeaux le 13. Le Havre et Caen tombent le 14; le gouvernement belge s'établit à Limoges puis à Poitiers.

Arrivée à Lorient, la flottille est prise en charge, administrativement et tactiquement, par la marine française et incorporée au 5ème groupe de patrouilleurs, commandé par le capitaine de vaisseau Desforges. Les équipages en surnombre sont casernés sur le **La Martinière**, navire servant de dépôt. Les deux chalutiers en bois entrent à l'Arsenal pour y être transformés en dragueurs de mines magnétiques. L'euphorie sera de courte durée. Lorient est violemment bombardée et les Allemands approchent. Le 17 juin les panzers de Rommel sont aux portes de Cherbourg où 30.000 hommes, Français et Anglais, ont reflué. Le spectre du repli, des continuel replis, se pointe à l'horizon. Le 18 il devient réalité: Cherbourg se rend et ordre est donné à la marine française d'évacuer. Et on recharge à nouveau matériel, vivres et équipages sous les bombes qui enflamment les énormes réservoirs à combustible, qui se répand en nappes de flammes sur l'eau, menaçant les coques en bois des chalutiers. L'ordre de repli est donné à 14 heures et accorde trois heures pour charger et appareiller. Peu avant 17 heures la flottille largue ses amarres. Le **Z8** qui est dehors en mission de dragage, est prévenu par radio; le **Z25** doit quitter l'Arsenal en toute hâte, avec des trous béants dans son pont et une nouvelle machine génératrice de dragage, pesant 5.000 kg, à peine déposée et non fixée, dans les fonds.



La Cherbourgeoise, qu'il prendra en remorque. La flottille arrive au Verdon le lendemain vers 19 heures et mouille dans l'embouchure de la Gironde, en attendant l'arrivée du **A5** et de sa remorque. Surprise: voilà qu'arrive un bateau-pilote de l'Etat, battant flamme de guerre. C'est le **MLB13**, commandé par le capitaine commandant Vanstrydonck, dont le major Decarpentrie est sans nouvelles depuis près d'un mois. Vanstrydonck fait rapport à son supérieur et lui fait part de son odyssée. Il lui apprendra ainsi que les navires du Corps de Marine, dispersés par les événements sur la côte française, ont pu être ralliés, réformés en escadrille et mis à la disposition de la marine française depuis le 7 juin, jour de son départ de Cherbourg. Basée à Rochefort ou au mouillage de La Pallice devant La Rochelle, l'escadrille est mise à contribution. Ainsi le **A4** doit assurer la défense anti-aérienne du paquebot **Champlain** en rade de La Pallice, et le **TI**, remorquant une vieille péniche, tente de faire sauter les mines magnétiques mouillées par avion dans la rade. Ce succédané de drague magnétique ne fut pas probant, car, à la renverse du courant, le **Champlain**, évitant sur son ancre, déclencha une de ces mines et coula; nos navires se portèrent au secours du bâtiment, chargé d'armes et de munitions, et sauvèrent l'équipage. Puis le **A6** et le **TI** transbordent, de la Rochelle à bord de navires en rade, un détachement militaire français à destination du Maroc. Ils servent aussi d'estafette entre le port et la rade, communiquant aux navires leurs ordres d'appareillage, tout en participant à la défense anti-aérienne (touché par des projectiles ennemis, le second maître Rascar fut blessé).

Les chalutiers armés d'Ostende, les **O140** et **O348**, sont envoyés au Verdon, à la disposition du commandant du front de mer, qui les fait entrer en chantier à Bordeaux, où ils sont convertis en dragueurs de mines. Ils sont opérationnels dès le 21 juin; le même jour ils se portent au secours des cargos français **Mexique** et **Merceditta**, qui ont sauté sur des mines, et parviennent à les remorquer sur la côte où l'équipage peut être sauvé.

Se retrouvent donc au Verdon les enfants perdus du Corps de Marine.

Decarpentrie se trouve de nouveau à la tête de sa flottille au complet, moins les navires perdus en cours de route. Il y a les trois patrouilleurs d'origine, les **A4**, **A5** et **A6**, le moderne **MLB13**, le **Tender I**, et cinq chalutiers armés accompagnés (de plutôt mauvais gré) par le **P16**. En tout, onze navires de mer, tous déjà bien éprouvés, ayant affronté bien des périls, mais se trouvant presque tous à court de munitions, de vivres, d'eau potable et de carburant. Decarpentrie, ne pouvant obtenir de vivres au Verdon, dépêche le **TI** à Bordeaux et le **MLB13** à Arcachon.

Sur terre c'est la débâcle: l'armée allemande avance partout, sans plus trouver de résistance, car dès le 17 juin, le gouvernement français de M. Paul Reynaud a appelé le maréchal Pétain à lui succéder; celui-ci adresse immédiatement une demande d'armistice à l'Allemagne. Le gouvernement belge est invité à quitter Poitiers et on lui fixe comme résidence la petite ville de Sauveterre et les villages avoisinants. Mais afin de ne pas perdre tout contact avec le gouvernement français, nos ministres se rendent à Bordeaux et s'installent, faute de mieux, à bord du **Baudouinville**, qui s'y trouve évacué. Ils y apprennent que la France renonce à continuer la guerre depuis l'Afrique du Nord et ses colonies. Alors le gouvernement belge envoie le ministre des Colonies De Vleeschauwer, avec le titre d'administrateur général, aux USA, afin d'y sauvegarder nos intérêts au Congo. Seul le ministre Marcel-Henri Jaspar part pour Londres; il embarque -oh, ironie du sort!- sur un navire britannique en rade du Verdon. Le gouvernement belge le désavoue et rend un arrêté le déclarant exclu du gouvernement. Néanmoins à Londres, Monsieur Jaspar, suivant en cela l'exemple du général de Gaulle, proclame par la voix de la radio anglaise qu'il continue la lutte aux côtés des Anglais. L'ambassade belge à Londres ne sait plus à quel saint se vouer, d'autant plus que De Vleeschauwer, arrivé quelques jours plus tard à Londres, désavoue à son tour Jaspar. Comble des combles, le 15 juin le ministre de la Défense Nationale a fait condamner par contumace six aviateurs belges qui ont gagné l'Angleterre. Verdict: désertion, dégradation!³ Le gouvernement belge est bien décidé à lier son sort à celui de la France

et décline l'offre des 20 places qui lui sont réservées par la RAF sur trois bombardiers Blenheim. Enfin, le ministre de la Défense Nationale fait proclamer que l'armée belge recevra les mêmes instructions que l'armée française et devra y obéir. Nul doute que Decarpentrie est au courant de cette dernière déclaration.

Le 23 juin, les Allemands sont arrivés à Royan, sur la rive opposée au Verdon. Ils ne vont pas tarder à occuper l'embouchure de la Gironde. C'en est fait de notre flottille, accrochée au sort de la marine française! Il reste un espoir, celui de se joindre à un convoi français, formé en vue de rallier l'Afrique du Nord. Mais pour cela il faut cinq jours de vivres et de combustible, et Decarpentrie ne les a pas et ne peut pas se les procurer. Pas question non plus, pour la même raison, de gagner l'Angleterre. Reste alors à fuir vers le sud; peut-être qu'à Saint-Jean-de-Luz on pourra se ravitailler comme le lui promet le commandement français. La flottille appareille et fait route au sud sous la protection d'un torpilleur français. Les Allemands ne disposent pas encore des moyens de les en empêcher, mais voilà qu'une tempête se lève de l'ouest, la mer est mauvaise comme elle peut l'être dans le Golfe de Gascogne. Ils arrivent devant Saint-Jean-de-Luz le 25 juin. C'est ce jour-là à midi, qu'entre en vigueur l'armistice sollicité par la France. Catastrophe! La Belgique n'a pas demandé ni obtenu d'armistice, et même après la capitulation du front des Flandres, elle reste une nation belligérante. Que faire? A Saint-Jean-de-Luz les autorités navales ont mis la clef sous le paillason, il n'y a pas de vivres ni de combustible, personne ne sait où se trouve le gouvernement belge. «L'Amiral-Bordeaux», joint par téléphone, conseille de quitter la France rapidement: les conditions d'armistice sont telles que les Allemands vont occuper toute la côte atlantique; on les attend à Saint-Jean-de-Luz d'une minute à l'autre. Il n'y a pas d'autre alternative: il faut fuir, et vite, vers le port le plus proche qui est Bilbao, en Espagne, qui est neutre. C'est le seul port qu'on pourra tenter d'atteindre avec le peu de combustible qui reste.

³ Il s'agit des pilotes Offenbergh, Van den Bove, de Grunne, Dautrepoint, Jottard et Le Roy Duvivier.



Le 23 juin les allemands sont arrivés à Royan.

Le **Z25**, dont le pont est ouvert et la génératrice mal saisie, ne peut affronter le mauvais temps; il sera abandonné, sans équipage, au port. Le **O317** et le **A6**, en panne de moteur, subiront le même sort. Le pilote de l'Etat, le **P16**, rendu à la liberté, part pour Lisbonne. Le **P16** débarqua à Bayonne et à Lisbonne les marins militaires qu'il avait à son bord afin de ne pas attirer des soupçons sur sa nature de navire gouvernemental non militaire, qui auraient pu, faisant escale dans un pays neutre, causer sa mise à la chaîne. Le **P16** put alors rallier l'Angleterre où il fut réquisitionné par la Navy et reçut le nom de **HMS KERNOT**.

Quant au **MLB13**, il reste bloqué à Arcachon pour cause d'avarie d'abord et ensuite en raison de la tempête qui a rendu infranchissable la dangereuse barre de l'estuaire; voyant les Allemands arriver, Vans-trydonck détruit tous les papiers du bord, jette les armes et le matériel

militaire à la mer, et rend le navire inutilisable.

Epuisé, ayant brûlé dans ses foyers jusqu'au bois de ses ponts, ayant rempli ses chaudières d'eau de mer, faute d'eau douce, le reste du Corps de Marine arrive en rade de Portugalette, avant-port de Bilbao, le 26 juin à huit heures du matin, ayant encore essuyé au cours de sa traversée, un raid de l'aviation allemande, dont les balles de mitrailleuse ont balayé le pont du **TI**, blessant encore un homme d'équipage. Les autorités espagnoles mettent les navires belges à la chaîne et internent les 105 membres de leur équipage militaire dans un camp de concentration à Miranda de Ebro.

N.B.

La Convention de La Haye prescrit qu'un navire de guerre d'une nation

belligérante, obligé par fortune de mer, de chercher refuge dans un port d'un pays neutre, dispose de 24 h pour rendre son navire apte à reprendre la mer. Il ne peut en aucun cas effectuer des réparations ayant pour effet d'augmenter son potentiel de combat. Au delà de ce délai le navire sera saisi, mis à la chaîne et les équipages internés pour la durée de la guerre - (art.17).

L'honneur du Corps de Marine est sauf. Il a bravement combattu et n'a pas amené son pavillon. Il ne s'est pas rendu. Avec un courage remarquable ses marins ont tenu tête vaillamment aux attaques de l'ennemi: à Anvers, à Zeebruges, à Ostende, en mer, à Dunkerque puis à Lorient, à La Rochelle, à Rochefort et au Verdon. Ils ont perdu des hommes, tués, blessés, disparus; ils ont vu fondre leurs escadrilles. Abandonnés à eux-mêmes, sans amirauté, sans logistique, ils sont retournés au feu, de leur propre initiative, se mettant aux ordres de la marine française, qui était la plus proche des zones de combat. Sans être démoralisés par les défaites successives, sans se laisser influencer par le défaitisme ambiant, sans l'espoir d'être vainqueurs un jour, ils ont avec bravoure mis au service des alliés, leurs faibles moyens, leur faible armement, leurs frêles navires, au travers de périls toujours renouvelés, jusqu'au bout de leurs forces. Acculés à la défaite, ils ne se sont pas rendus. Ils ont sauvé, comme ils ont pu, leurs navires et l'honneur de leur pavillon.

Et pour toute gloire et toute reconnaissance, ils ont subi l'internement infâme dans un camp de concentration dans un pays neutre mais inamical - parce que d'un régime favorable à l'Allemagne nazie- et ils furent oubliés!

Longtemps après la guerre, le 27 janvier 1947, un arrêté royal cita le Corps de Marine à l'ordre du jour de l'Armée belge avec la mention: *Bataille de Belgique 1940: «Pour le courage et l'endurance montrés du 10 mai au 25 juin 1940, lorsqu'il accomplit avec succès de nombreuses missions d'évacuation de Belgique et de France en Grande-Bretagne, et pour sa coopération active lors des opérations de la marine française du 28 mai au 25 juin 1940».*

CPV (hre) J.-C. Liénart

Havenbestuur Brugge·Zeebrugge



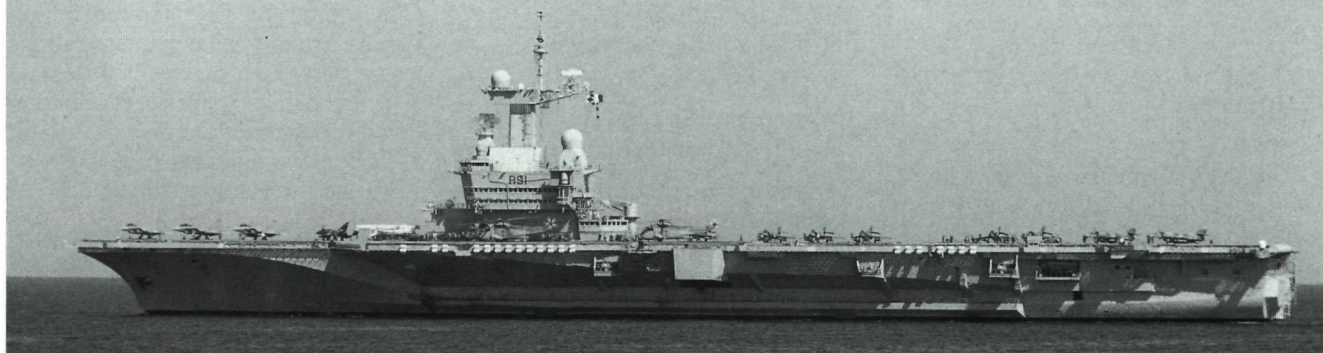
Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv

P. Vandammehuis
Isabellalaan 1
B-8380 Zeebrugge
tel. 050-54 32 11
fax 050-54 32 24

internet: <http://www.zeebruggeport.be>
e-mail: mbz@zeebruggeport.be

De CHARLES de GAULLE

Paradepaardje van de Marine Nationale



Tijdens de oefening TRIDENT D'OR 01 (cfr. Neptunus 2/2001 - p.103) was ons fregat BSN Westdiep, samen met Franse, Italiaanse en Britse fregatten, ingedeeld bij een taakgroep die het nucleair aangedreven vliegdekschip, de FNS Charles de Gaulle (CdG), moest beschermen tegen aanvallen van 'vijandelijke' onderzeeërs, vliegtuigen en oppervlakteschepen. Voor de FNS Charles de Gaulle, de trots van de Marine Nationale, was TRIDENT D'OR 01 de allereerste operationele opdracht sinds haar indienstneming op 26 maart 2001.

Twee decennia eerder had de Marine Nationale besloten dit nieuwe vliegdekschip te bouwen ter vervanging van de FNS Clemenceau en de FNS Foch. Budgettaire beperkingen en ettelijke technische problemen vertraagden de bouw van de CdG met ongeveer 4 jaar. Het initiële prijskaartje van 2,9 miljard Euro werd met meer 454 miljoen Euro overschreden (exclusief de ingeschepte vliegwing)!

Voor de constructie van het schip stelde de Franse Marinestaf enkele specifieke eisen. Het nieuwe vliegdekschip diende gebouwd te worden op de bestaande DCBN Scheepswerven van Brest en Toulon. Deze vereiste beperkte het maximum ton-

nage aldus tot 41.000 ton. Tevens dienden er 35 tot 40 vliegtuigen te kunnen inschepen, en moest het schip een constante snelheid halen van 27 kn en een autonomie hebben van 45 dagen. Met andere woorden, de Marine Nationale verlangde een vliegdekschip van +/- 40.000 ton dat over dezelfde capaciteiten kon beschikken als een schip van 55.000 ton.

Met een waterverplaatsing van amper 40.600 ton zou de natuurlijke stabiliteit uiteraard geringer zijn dan deze van bvb. een Nimitz-klasse vliegdekschip. Om deze tekortkoming te compenseren werd de romp zodanig gebouwd dat invloeden van wind en zeegang tot een minimum konden worden beperkt.

De opbouw, het «eiland», is tamelijk ver vooraan geplaatst om de 2 vliegtuigliften te beschutten tegen de weerselementen. De ingenieurs van de Franse Marine ontwierpen ook een nieuw soort stabilisatiesysteem, de Système Automatique de Tranquillisation et de Pilotage (SATRAP). Dit systeem zorgt ervoor dat het vliegdek, onder invloed van wind, slagzij, rol en golven zelfs bij zeegang 6, niet meer dan 0.5° helt. SATRAP maakt dit mogelijk door de combinatie van actieve stabilisatievinnen, 2 roeren

en de COGITE (Compensation de Gîte). COGITE is een systeem (wagonnetjes) op rails dat langs 2 afzonderlijke gestellen transversaal en onafhankelijk onder het vliegdek beweegt met een snelheid van 0.8 m/s. Een 'treintje' bevindt zich t.h.v. de achterzijde van het 'eiland', het tweede treintje vóór de achterste vliegtuigliften. De twee 12m² grote actieve stabilisatievinnen, één aan stuurboord en één aan bakboord, en de 2 roeren, elk met een oppervlakte van 19m², matigen het rollen en stampen. Dat dit systeem zeer goed werkt werd bewezen tijdens een test waarbij de CdG een draai van 360° maakte met een snelheid van 15kn en de maximale slagzij slechts 0.31° bedroeg. De US Navy heeft al interesse getoond voor dit nieuwe Franse systeem.

Het 12.000m² grote vliegdek (8.200m² a/b van de Foch en de Clémenceau) is voorzien van 3 Mk7 Mod.3 landingsinstallaties om de vliegtuigen veilig aan boord te laten landen op het 195m lange vliegdek.

Om vliegtuigen in de gewichtsklasse 20 - 25 ton te laten opstijgen (10 - 15 ton klasse vliegtuigen a/b van de Foch) en gezien de lagere snelheid van de CdG, diende men krachtigere katapulten te installeren, met name twee 75m lange C13-3 USN type stoomkatapulten.

De hangar, onder het vliegdek, heeft een oppervlakte van 4.600m² (40% groter dan a/b Foch), de werkplaatsen en ateliers bevinden zich voor en achter de hangar en het magazijn kan de vliegtuigen van wisselstukken voorzien voor een periode van 6 maanden zonder dat er naleveringen nodig zijn. De CdG kan 3600 ton TR5 vliegtuigbrandstof meevoeren alsook 500 ton munitie voor vliegtuigen.

Testperiode

Van bij de aanvang van de tests, op 25 januari 1999, werd de CDG al geplaagd door mankementen en complicaties. Het begon met een vertraging van 24 uur door de zeer slechte weersomstandigheden. Amper 48 uur na zijn vertrek uit Brest diende het vliegdekschip al binnen te lopen wegens een defect aan zijn elektrisch pompsysteem.

Tussen 18 en 30 maart ging de CdG terug op zee voor het testen van de machines. Tijdens deze tests rezen er problemen met de nucleaire reactoren en waren er onverwachte trillingen van de roerbladen bij een snelheid vanaf 15 kn.

De eerste pre-flight tests werden gehouden tussen 14 en 18 juni, gevolgd door de eerste landingen en take-offs met de Super Eten-dard en Rafale-M vliegtuigen en Super Frelon en Dauphin helikopters tussen 5 en 21 juli. Tijdens deze periode legde het schip ongeveer 6.000 zeemijl af en voerde het 33 landingen en take-off operaties uit.

Vliegtests met de Northrop Grumman E-2C Hawkeye AEW, gingen door van 2 tot 13 augustus. Deze tests toonden aan dat het vliegdek iets te kort uitviel om dit type vliegtuig met een voldoende veiligheids-marge te laten landen; de marge tussen het einde van het vliegdek en de uitlooppafstand van een Hawkeye bedroeg amper 3m.

Op 29 september keerde de CdG terug naar Brest voor een Remise A Niveau Après Essais (RANAE), tijdens dewelke verschillende aanpassingen uitgevoerd werden:

- modificaties aan de elektro-motoren
- vervanging van 20% van de ramen op de brug n.a.v. fouten in de homogeniteit van het glas
- vernieuwen van 342km door corrosie aangetaste leidingen
- aanbrengen van een betere beschermende verflaag op het dek en de brug die door de jet-blast van de vliegtuigen beschadigd was
- aanbrengen van een non-skid laag op het vliegdek
- verlenging van het vliegdek met 4.4m, gelast op de hoek tussen de voorste en de laterale landingsstrook
- een 100-tal kleinere aanpassingen (1/3 modernisering, 1/3 routinevervangingen en 1/3 kleinere tekortkomingen).

Al deze aanpassingswerken vergden een 5-tal maanden en kostten ongeveer 76,3 miljoen Euro.

Tussen oktober 1999 en mei 2000 volgden dan intensieve tests van de gevechtssystemen en de voortstuwing. Na deze testperiode werd het schip op 28 september 2000 aan de Marine Nationale overgedragen. Op 30 september verliet de CdG Brest om op 4 oktober haar nieuwe thuisbasis Toulon binnen te lopen.

Eind oktober begon een 8 weken durende «shake-down cruise» naar de Caraïben en de Noord-Atlantische Oceaan om het schip en zijn systemen te testen in extreme klimatologische omstandigheden.

Ook tijdens deze reis bleef het noodlot de CdG achtervolgen. De (voorlopig) laatste in een lange rij van complicaties teisterde de CdG op 9 november 2000. Tijdens high-speed tests voor de kusten van Martinique, brak een van de bladen van de 29 ton zware bakboordschroef. Hierop zette de CdG onmiddellijk koers naar Toulon waar het schip aankwam op 22 november en op 12 december in het droogdok ging voor een grondige inspectie. Volgens het verslag dat de MN vrijgaf bleek dat de schade was veroorzaakt door een fout tijdens het gieten van het schroefblad. De procedures

voor de kwaliteitscontrole zouden ontoereikend geweest zijn om dergelijke fouten vast te stellen. In afwachting van de nieuwe schroeven (levering voorzien medio 2002) besliste de Franse Marine de 2 schroeven van de uit dienst genomen Clemenceau te installeren.

Op 5 maart 2001, na een droogdokperiode van 3 maanden, kwam de CDG terug in de vaart en begon vanaf 26 maart aan een nieuwe reeks tests. Uit deze proeven bleken de schroeven meer geluid te maken dan de vooropgestelde norm, namelijk 100dB bij snelheden tussen 10 en 18kn, i.p.v. de aanvaarde 65 dB.

Toch besliste de MN het schip officieel in dienst te nemen. Na 19 maanden intensieve tests en aanpassingswerken, gedurende dewelke ongeveer 90.000 zeemijl afgelegd werden en 1.067 landingen en take-offs uitgevoerd werden, vervoegde de CDG op 26 maart 2001 officieel de actieve vloot van de MN.

Of de MN een tweede vliegdekschip zal bouwen blijft een open vraag. Studies hebben aangetoond dat de bouw tot de budgettaire mogelijkheden kan behoren indien de MN kiest voor een conventionele voortstuwing i.p.v. een nucleaire aandrijving. Andere bronnen echter betwijfelen ten eerste dat de Franse Marine zich een tweede vliegdekschip kan veroorloven.

Met dank aan:

LDV Bertrand BONNEAU
Relations Publiques de la Marine Nationale

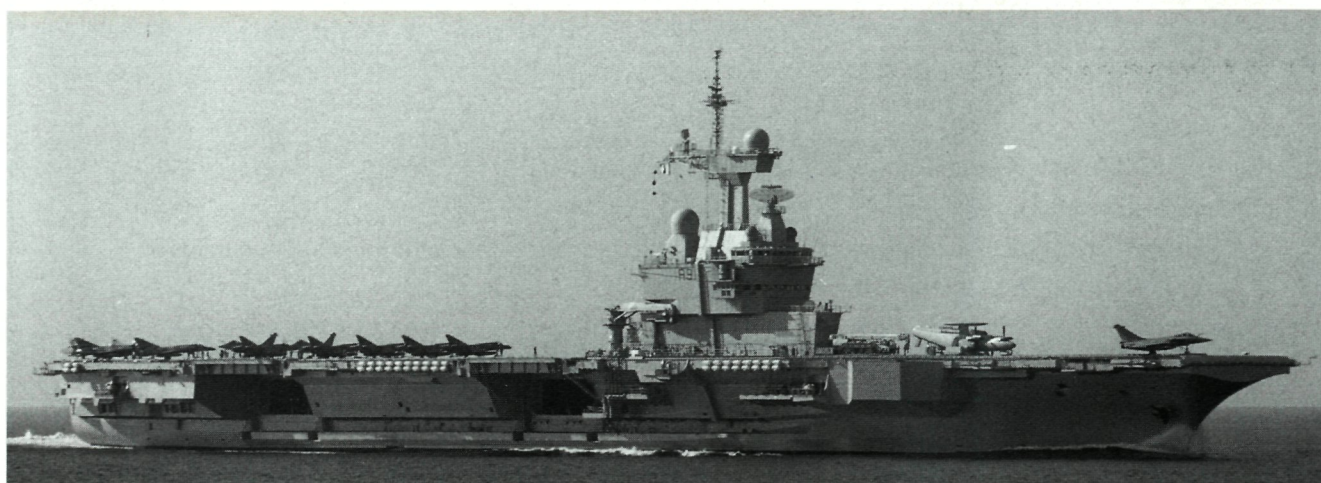
ILZ Dirk BORMS - SID Brussel

Foto's: © KMT M. Declerck

Tekst: G.A.H. Toremans

Belangrijkste data tijdens de bouw van FNS CHARLES de GAULLE

- Eind jaren '70** - Marinestaf beslist tot het vervangen van de FNS Clemenceau en FNS Foch
- September 1980** - Franse Regering keurt de plannen goed voor het bouwen van een nucleair vliegdekschip
- Juni 1984** - Beëindigen van de Pre-Project Definitie studies
- 24 november 1987** - Eerste staal wordt gesneden
- 14 april 1989** - Kiellegging
- September 1991** - Installatie 1ste turbine
- December 1992** - Schip verlaat het droogdok
- 7 mei 1994** - Officiële tewaterlating
- 10 juni 1994** - Installatie van 1ste nucleaire reactor
- September 1995** - Aanstelling 1ste Commandant
- Eind-1995** - Aanvang haventests
- 1 februari 1997** - Overhandiging van het schip aan de Marine Nationale
- Begin-1997** - Integratie van SDC
- 18 juni 1998** - Tests van de katapulten
- 25 mei 1998** - Nucleaire reactor wordt opgestart
- 26 januari 1999** - Start zeetests
- 14 juni 1999** - Eerste landing Lynx, Super Frelon en Dauphin helikopters
- 6 juli 1999** - Eerste landing Super Etendard en Rafale M
- 7 juli 1999** - Eerste take-off van bovenvermelde vliegtuigen
- 3 augustus 1999** - Eerste landing en take-off van een Hawkeye E-2C
- 28 augustus 1999** - Bezoek President Jacques Chirac
- 19 september 1999** - RANAE (Remise A Niveau Après Essais)
- 13 februari 2000** - Einde RANAE
- 26 juni 2000** - Eerste lancering van een SADRAL missile
- 26 maart 2001** - Officiële commissionering in de Marine Nationale



Technische karakteristieken

Afmetingen:	261,5 x 64,4 x 8,5m
Waterverplaatsing:	40.600 ton full load
Vliegdek:	12.000m ²
Afmetingen v/d hangar:	138,5 x 29,4 x 6,1m
Snelheid:	27 kn maximum
Machines:	2 K-15 nucleaire reactoren (idem aan deze van de Triomphant-klasse onderzeeboten)
Bemanning:	1256 (94 officieren) + 610 vliegwing (+ de mogelijkheid om een 42-man sterke marinestaf in te schepen)
Vliegtuigen:	24 Super Etendard, 2 Hawkeye E-2C AEW, 10 Rafale-M en 2 AS-565 Panthère of 2 AS-322 Cougar helikopters

Bewapening:

Missielen - 4 Euro SAAM's VLS lanceerinrichtingen voor de Aerospatiale Aster-15 missielen
2 Matra SADRAL PDMS lanceerinstallaties voor Mistral IR-anti skimmer missielen

Kanonnen - 8 GIAT 20F2 20mm

Decoys - 4 CSEE SAGAIE 170mm chaff werpers
SLAT torpedo decoys (installatie in 2002)

ESM - Thomson-CSF ARBR-21
2 SAGEM DIBV 2A Vampir MB zoek- en volgsysteem

ECM - 2 Dassault Electronic ARBR-33 jammers

Gevechtssysteem: SENIT-8, AIDCOMER commando ondersteuningssysteem, SYRACUSE
2 Fleetstation, Links 11, 14 en 16

Wapencontrolesysteem: 2 SAGEM VIGY-105 EO

Radars:

Luchtzoekradars

Thomson-CSF DRBJ 11B 3-D

Thomson-CSF DRBV 26D

Lucht- en Oppervlakteradars

Thomson-CSF DRBV 15D Sea Tiger

Navigatieradar

2 RACAL 1229 DRBV 34A

Vuurleidingsradar

Thomson-CSF Arabel 3-D

Tacan

NRBP-20A

Sonar

SLAT torpedo waarschuwingssysteem (installatie in 2002)

Communicatiesysteem:

Thomson-CSF SDG data netwerk (bestaat uit 200 multifunctionele terminals, 1000 telefoons, 200 minitel videotext terminals)

Liège: Inauguration de la capitainerie Georges Truffaut au port des yachts

Le 22 mai dernier, les nouveaux locaux de la capitainerie Georges Truffaut au port des yachts étaient inaugurés en présence des autorités locales. De nombreuses personnalités assistaient à l'événement et notamment Michel Daerden, Ministre du Budget, de l'Équipement et des Travaux Publics, le bourgmestre Willy Demeyer, le gouverneur Paul Bolland, le commandant militaire de la province, les membres du conseil d'administration du Port autonome de Liège dont William Ancion, administrateur-délégué, ainsi que la fille de Georges Truffaut, France Truffaut.

La Marine était également invitée et son chef d'État-major l'Amiral de division M. Verhulst remit au bourgmestre de Liège Willy Demeyer les reliques du dragueur (-chasseur) de mines océaniques M908 Truffaut et ce en présence d'anciens commandants du navire. L'ancre, la cloche et la plaque du navire aujourd'hui désarmé seront désormais conservés à la nouvelle capitainerie du port des yachts en souvenir du parrainage du navire par la ville de Liège.

Qui était Georges Truffaut?

Né à Liège le 22 décembre 1901, Truffaut est un aventurier doué; après avoir terminé avec succès l'école des Hautes Études à Liège, il embarque sur le navire-école l'Avenir et sort en 1922 de l'École supérieure de Navigation d'Anvers avec un diplôme d'officier de marine en poche. Mais c'est finalement

l'uniforme kaki qu'il revêtra pour effectuer son service militaire avant d'entamer une carrière politique: conseiller communal, député wallon, échevin des Travaux de Liège, il sera à l'origine de la création du Port autonome mis à l'honneur aujourd'hui. Il est également l'organisateur de l'Exposition internationale de l'Eau (1939). Promu officier de réserve, Georges Truffaut est mobilisé lors de la déclaration de guerre. À l'issue de la Campagne des 18 jours, il refuse la décision de capitulation du 28 mai 1940 et gagne l'Angleterre à bord d'une chaloupe de pêcheur. D'août à octobre 1940, on le retrouve en Afrique occidentale française où il conduit une mission dans le but de retrouver une partie de l'or de la Banque nationale. Le 3 avril 1942, il est mortellement touché dans l'explosion d'une grenade à Hereford (Grande-Bretagne).

Le dragueur (puis chasseur) M908 Truffaut en bref

En hommage à Georges Truffaut, la Belgique donna à un de ses 7 dragueurs océaniques le nom de Truffaut. Construit par les chantiers Tampa Marine (Floride), il fut lancé le 1er novembre 1955. Mis en service le 21 septembre 1956, il passe sous pavillon belge le 31 octobre 1956 et arrive à Ostende en août 1957. Avec son premier Commandant, le CPC Dumont, il participe notamment, en compagnie du Bovesse, à la revue internationale d'Hampton Roads à l'occasion du 350ème anniversaire de la fondation de Jamestown, première colonie anglaise établie sur le continent américain.



Transformé en chasseur en 1976, il a notamment été employé par les réservistes en 1996 avant de devenir navire d'essai pour le matériel MCM destiné au projet des chasseurs de mines KMV. Désarmé début 2000.

J-C Vanbostal



En 1956, les marins belges arrivés à bord du Kamina prennent possession du Truffaut à Charleston. A l'arrivée à Ostende, il porte toujours son numéro de coque américain.

Photo: Archives Neptunus



En 1965, le Truffaut reçoit sa ville marraine: le bourgmestre de Liège Maurice Deste-nay va à la rencontre de l'équipage sous l'œil attentif du Capitaine Van Damme, alors commandant du navire.

Photo: Collection KVK(bd) Van Leeuwen

LE PORT DES YACHTS FAIT PEAU NEUVE

Le Port autonome de Liège gère depuis 1972 le port de plaisance dénommé "port des Yachts" qui est situé en face de l'Evêché et à proximité du Palais des Congrès. Ce port qui constitue le coeur du tourisme fluvial à Liège et accueille annuellement plus de 1.300 bateaux de plaisance aura changé fondamentalement de physionomie d'ici la fin de l'année. Depuis le mois de juin 2000, à l'extrémité aval du môle, il est coiffé d'une reproduction de la spectaculaire **sculpture du "Plongeur et son arc"** de l'artiste d'origine roumaine IANCHELEVICI. Cette sculpture surplombait la piscine olympique de Coronmeuse lors de l'Exposition de l'Eau de 1939. Cet athlète de trois mètres dominant la Meuse du sommet d'un arc d'acier de 10 mètres est incontestablement une oeuvre remarquable tant par sa qualité esthétique que par sa prouesse technique. C'est grâce à l'initiative de l'Echevinat du Tourisme de la Ville de Liège et au soutien de différents partenaires publics et privés qu'elle sort de l'oubli pour rendre aux Liégeois un peu de leur histoire. A l'autre extrémité du port des Yachts, les travaux **de construction d'une nouvelle capitainerie** sont à présent terminés.

Par ailleurs, afin de donner au port des Yachts encore davantage d'éclat et d'offrir à ses usagers plus de confort, le Ministère de l'Equipe-ment et des Transports y placera un nouvel éclairage, à plus ou moins brève échéance. L'installation de catways pour faciliter l'accès des plaisanciers à leur bateau est également à l'étude. Outre un accueil meilleur offert aux plaisanciers, des contacts plus étroits avec les Echevinats du Tourisme et des Affaires économiques de la Ville devraient permettre d'attirer davantage les plaisanciers de passage dans le centre ville.

Info: www.liege.port-autonome.be/news.htm

Info Marine

Divisieadmiraal M. Hellemans wordt de nieuwe Stafchef van de Marine

Op 30 juni ll. had te Zeebrugge de Change of Command plaats van de Stafchef. Divisieadmiraal M. Hellemans volgt in die functie Divisieadmiraal M. Verhulst op. De plechtigheid werd opgeluisterd met kanonsalvo's, het optreden van de Koninklijke Muziekkapel van de Marine en het overvliegen van de Alouette III helikopters van Heliflight.

L'Amiral de division M. Hellemans devient le nouveau chef d'Etat-major de la Marine

Le 30 juin dernier s'est déroulé à Zeebruges le Change of Command du Chef d'Etat-major. L'Amiral de division M. Hellemans succède dans cette fonction à l'Amiral de division M. Verhulst. La cérémonie fut ponctuée par des salves de canons, une prestation de la Musique Royale de la Marine ainsi que par le passage des hélicoptères Alouette III du Hélicoptère.



Photo/Foto J.Camps

Een keerpunt in de Marine: Admiraal Hellemans (rechts), aan boord van de Wielingen, wordt de nieuwe Stafchef van de Marine.

Un tournant pour la Marine: à bord du Wielingen, l'Amiral Hellemans (à droite) en devient son nouveau Chef d'Etat-major.



ZS: wisseling van wacht

Na 40 jaar in dienst van de Marine, waarvan zes jaar als Stafchef, geeft Divisieadmiraal M. Verhulst de fakkel door aan zijn opvolger, Divisieadmiraal M. Hellemans.

In zijn gelegenheidstoespraak gaf M. Verhulst een overzicht van de vele en moeilijke uitdagingen die hij gedurende zijn mandaat als Stafchef was aangegaan en schetste hij een duidelijk beeld van zijn persoonlijk engagement ten voordele van de Marine en haar manschappen. Uit zijn laatste State of the Force citeren wij o.m.:

«(...) Beste partners van de Marine, beste vrienden, wees er in de eerste plaats van overtuigd dat het voor mij een grote eer en een dagelijkse vreugde was het Marineuniform te dragen. Marineman zijn houdt echter meer in dan enkel militair zijn. Weet ook dat uw optimisme uw kracht versterkt. Dit is belangrijk voor onze Marine die minder dan een zestiende van onze Krijgsmacht vertegenwoordigt, en die zich op de vooravond bevindt van een diepgaande herstructurering die gepaard zal gaan met een vermindering van ongeveer 20% van de effectieven. Met mijn welgemeende dank aan allen onder u voor uw blijvend optimisme, niet-tegenstaande het feit dat u jaarlijks gedurende meer dan vijf maanden verwijderd bent van uw familieleden, zonder voldoende aflossing om die zware sociale last enigszins te milderen. Dankzij uw toewijding kon uw Stafchef vooral aandacht besteden aan de toekomst van de Marine, door zijn veelvuldige contacten met de buitenwereld. Proficiat voor uw inzet bij de uitvoering van uw opdrachten bij de Marine (...). Er is slechts één Marine! Dien dan ook haar belangen ten einde aldus, sterk en fier, ten dienste te staan van de natie.

Mevrouwen en Mijne Heren van de Marine, ik ga er prat op een van de uwen te zijn (...).

ZS descend de quart

Après 40 ans passés au service de la Marine dont six comme chef d'Etat-major, l'Amiral de division Michel Verhulst passe le relais à son successeur, l'Amiral de division M. Hellemans.

Le discours de circonstances prononcé par M. Verhulst résuma tout à la fois les nombreux et difficiles challenges qui furent relevés pendant son mandat et le concept de son engagement personnel en faveur de la Marine et de ses marins. De cet ultime State of the Force citons e.a.:

«(...) Chers partenaires de la Marine, chers amis, sachez d'abord que ce fut un grand honneur, une fierté et une joie quotidienne de porter l'uniforme de la Marine. Etre de la Marine, cela implique plus que d'être simplement militaire. Sachez également que votre optimisme intensifie votre force. Cela est d'une importance primordiale pour notre Marine, dont la puissance représente moins d'un seizième de nos Forces Armées, et qui se trouve à la veille d'une restructuration profonde qui ira de pair avec une réduction d'environ 20% des effectifs. Merci à chacun d'entre vous pour cet optimisme que vous gardez, éloigné des vôtres plus de cinq mois par an, sans relève suffisante pour réduire la charge sociale de cet effort familial. Votre dévouement a permis à votre chef d'Etat-major de concentrer une bonne part de son attention sur l'avenir de la Marine par de très nombreux contacts avec le monde extérieur. Bravo pour votre engagement dans l'exécution des missions de la Marine (...). Il n'y a qu'une Marine, soyez à son service, forts et fiers, pour apporter une vision partagée du meilleur service à la nation.

Mesdames et messieurs de la Marine, je suis fier d'être des vôtres (...).



Photo/Foto J. Camps

Divisieadmiraal M. Verhulst, hier naast zijn echtgenote Geneviève, zal niet inactief blijven vermits hij door de minister van Defensie benoemd werd tot Defensie-attaché te Parijs.

L'Amiral de division Michel Verhulst, ici aux côtés de son épouse Geneviève, ne restera pas inactif puisqu'il vient d'être nommé par le ministre de la Défense au poste d'attaché de Défense à Paris.

Onze «zeilkerk» naast de «zeilkathedralen» te Antwerpen, van 5 tot 8 juli

Op 8 juli ll. startte de Zénobe Gramme te Antwerpen in de Cutty Sark Tall Ships' Race. In deze wedstrijd, met als grootste deelnemer de Sedov (117,5 m), komt het er niet op aan als eerste de aankomstlijn te bereiken; integendeel, hij heeft tot doel zeilervaring te verstrekken aan de kandidaat-officieren aan boord. Van 5 tot 8 juli presenteerde de Dienst Public Relations van de Marine zijn reizende tentoonstelling «Zénobe Gramme» en de «Neptunus»-stand bevond zich aan het Kattendijkdok, rechtover de Zénobe Gramme.



Aan boord van de Zénobe Gramme... enkele minuten vóór het vertrek voor het grote avontuur.

A bord du Zénobe Gramme ...quelques minutes avant le départ pour l'aventure.

Du 5 au 8 juillet dernier, notre «église de toile» était aux côtés des «cathédrales de toile» à Anvers

Le 8 juillet dernier le Zénobe Gramme a pris le départ à Anvers de la prestigieuse Cutty Sark Tall Ships' Race. Dans cette course, où le plus grand voilier est le Sedov (117,5m), le but n'est pas la compétition mais de donner une formation à la voile aux élèves candidats-officiers embarqués. Du 5 au 8 juillet, le Service des Relations Publiques de la Marine présentait son exposition itinérante «Zénobe Gramme» et le stand «Neptunus» avait pris place au Kattendijkdok, juste devant le Zénobe Gramme.



Un souvenir inoubliable pour notre modéliste Tony Germeau aux côtés du commandant du Cuauhtemoc, Alfredo Lazaro.

Een onvergetelijke herinnering voor modelist Tony Germeau, hier naast Alfredo Lazaro, bevelhebber van de Cuauhtemoc.



Foto's/photos: J-C Vanbostal

«Dale a tu cuerpo alegría macareña»: de cadetten van het Mexicaans zeilschip Cuauhtemoc zorgden voor de nodige ambiance op de kaaien .. o.m. met het dansen van de «macareña» (Foto/ Photo J-C Vanbostal).

«Dale a tu cuerpo alegría macareña»: les cadets du voilier mexicain Cuauhtemoc réussirent à mettre l'ambiance le long des quais... notamment en dansant la «macareña».



Foto/Photo J-C Vanbostal

De Dagen van de Marine 2001 te Zeebrugge: eens te meer een daverend succes

In 1981 organiseerde de Marine voor 't eerst haar Opendeurdagen. Twintig jaar later kennen ze nog altijd een overweldigend succes. Kortom, het was een unieke gelegenheid voor de ca. 60.000 gegadigden, aangetrokken zoals altijd door het nostalgisch karakter van het zeemansleven, om naar hartelust de basis en de schepen te overrompelen. Van 13 tot 15 juli beschikten ze over drie volle dagen om hun nieuwsgierigheid te bevredigen en de diverse schepen te bezoeken.

Centraal stond vanzelfsprekend het Italiaans zeilschip Palinuro, met daarnaast een hele reeks buitenlandse schepen: de fregatten Argyl (GB) en Tjerk Hiddes (NL), de mijnenjager Croix du Sud (F), het onderzoeksschip Arctowski (Polen), de patrouilleboot Ola (Irl), de schoolschepen Panthère en Tigre (Fr) en, last but not least, de duikboot Bruinvis (NL). Eén tegenvaller helaas: de afwezigheid of de «gesloten deur», wegens vakantie, van een te groot aantal schepen van onze Marine. Wat de gebruikelijke tentoonstelling betreft, had de Dienst Public Relations dit jaar gekozen voor het thema «Zénobe Gramme», ter herinnering aan de 100ste verjaardag van het overlijden van de Belgische uitvinder van de dynamo. Het is onbegonnen werk om hier alle verenigingen op te sommen die aanwezig waren op die Dagen; hun aantal is inderdaad dusdanig toegenomen dat een groot aantal van de stands naar de scheepsliftiloods moesten uitwijken. Inzake muzikaal entertainment konden de aanwezigen naar believen genieten van de Koninklijke Muziekkapel van de Marine, de groep Bagad van Lann Bihoué, de harmonie van het Kadettenkorps, de rockgroep van het personeel van de Marine, de Shape-band en de aperitiefconcerten van de Nationale Loterij. De festiviteiten werden afgesloten met een volksbal voor de medewerkers van de Opendeurdagen.

Nouveau succès de foule pour les Journées de la Marine 2001 à Zeebruges

En 1981 la Marine organisait ses premières «Journées portes ouvertes». Vingt ans plus tard, l'événement connaît toujours un succès fou. Une occasion unique pour les 60.000 visiteurs, pour qui la vie de marin aura toujours quelque chose de nostalgique, de s'en donner à cœur joie. Du 13 au 15 juillet, ils eurent trois jours pour assouvir leur curiosité et visiter les différents navires.

Le voilier italien Palinuro, clou de l'événement, était entouré de nombreux bâtiments étrangers: les frégates Argyl (GB) et Tjerk Hiddes (NL), le chasseur de mines Croix du Sud (F), le navire de recherche Arctowski (Pologne), le patrouilleur Ola (Irl), les bâtiments-école Panthère et Tigre (Fr) et, last but not least, le sous-marin Bruinvis (NL). Un seul regret: l'absence ou la fermeture pour cause de congé d'un trop grand nombre de navires de notre Marine. Côté exposition, le thème «Zénobe Gramme» avait été développé par le Service des Relations Publiques afin de commémorer le 100ème anniversaire de la disparition de l'inventeur belge de la dynamo. Il nous est évidemment impossible de citer ici toutes les associations représentées lors de ces Journées, qui prennent une ampleur telle qu'une grande partie des stands se retrouvent à présent dans le hangar de l'élévateur pour navires. Le côté musical était brillamment assuré par la Musique Royale de la Marine, le Bagad de Lann Bihoué, l'harmonie du Corps des Cadets, le groupe de rock du personnel de la Marine, le Shape-band et les concerts-apéritifs de la Loterie Nationale. L'événement fut clôturé par un bal populaire réservé au personnel ayant œuvré lors de ces Journées.

De Marine en de Nationale Feestdag

Traditiegetrouw neemt de Marine elk jaar deel aan het grote volksfeest in het Warandepark in Brussel. Dit jaar was het Park echter gesloten wegens werkzaamheden en hadden de festiviteiten plaats van het Koningsplein tot het Poelaertplein, via de Grote en de Kleine Zavel en het Museumplein. De militairen hadden werkelijk geen moeite gespaard en presenteerden tal van aantrekkelijke demonstraties en activiteiten. Het «Feest» ging van start om 10 uur en eindigde, in aanwezigheid van een massa toeschouwers, met het traditionele vuurwerk. De stand van de Dienst Public Relations van de Marine, op de Kleine Zavel, werd als het ware overrompeld door nieuwsgierigen, deskundigen en «anciens»... Het grootste succes viel de «knoopenstand» te beurt, waar jong en oud, bijgestaan door experts terzake, zich konden oefenen in het leggen van diverse knopen. Een gratis bedeling van ballonnetjes, de aanwezigheid van leden van het detachement van het Korps van Torpedisten en Zeelieden, de stand van Heliflight en wel te verstaan onze Neptunus boetiek maakten deel uit van de waaier van attracties die de Marine aanbood.

La Marine et le 21 juillet

Par tradition, la Marine se retrouve chaque année au Parc de Bruxelles afin de participer à la grande fête populaire. Cette année, le Parc étant fermé pour travaux de rénovations, la Fête se déroulait de la Place Royale à la Place Poelaert en passant par la Place du Musée ainsi que par le Grand et le Petit Sablon. Les militaires avaient consenti un effort particulier afin de réserver à la population des démonstrations et animations attrayantes. La «Fête du Parc» qui débuta à 10 heures pour se terminer par le traditionnel feu d'artifice attira une foule impressionnante. Le Service des Relations Publiques de la Marine, qui avait pris place au Petit Sablon, vit son stand envahi de curieux, de connaisseurs, d'anciens... L'attraction principale fut le stand des nœuds où petits et grands purent essayer de réaliser les différents nœuds, aidés par des instructeurs dynamiques et maîtrisant leur sujet. Distribution gratuite de ballons, présence des membres du Détachement du Corps des Torpilleurs et Marins, d'un stand de l'Hélicoptère et bien évidemment de la boutique Neptunus venaient compléter l'éventail des attractions offertes par la Marine au public.



Des enfants fascinés par les nœuds et le savoir-faire du Premier maître-chef Marc Vandendriessche et de ses collègues.

De kinderen zijn uitermate geboeid door de knopen en de know-how van 1ste Meester-chef Marc Vandendriessche en zijn collega's.

Foto's/photos: J-C Vanbostal

Enorm succes voor de Marine en de opvallende aanwezigheid van het «Korps van Torpedisten en Zeelieden»; op de foto Roger Lams in het toenmalige uniform van het Korps.

Un immense succès pour la Marine et une présence remarquée du «Corps des Torpilleurs et Marins» dont on voit ici l'un de ses représentants, Roger Lams, en uniforme d'époque.



Militair eerbetoon aan een dame!

Op 18 juli jl. had te Brussel de aanstelling plaats van Fregatkapitein (BAM) Maryse Van Bussel Dr., als nieuwe Commandant van de militaire regio Brussel-Hoofdstad.

Deze belangrijke functie werd dus niet alleen aan een hogere officier van de Marine toevertrouwd, maar bovendien viel die eer te beurt aan een dame. Beslist een première in de geschiedenis van ons land!

Fregatkapitein Van Bussel volgt Kolonel G. Van Put op, die voortaan het bevel zal voeren over de provincie Limburg evenals over de Tankcavallerieschool en het Regiment Gidsen te Leopoldsborg.

Terecht wees Mevrouw Véronique Paulus de Châtelet, gouverneur van Brussel-Hoofdstad, in haar gelegenheidstoespraak erop hoe boeiend de opdracht van de nieuwe Commandant zal zijn. Zij zal inderdaad in de loop van de eerstkomende jaren heel wat uitdagingen moeten aangaan, zoals in de eerste plaats de hervorming van het Leger, reeds in gang gezet door de minister van Landsverdediging; verder zijn er de reorganisatie van het Territoriaal Intermachten Commando (TIC), de geplande veranderingen in de militaire regio van Brussel-Hoofdstad, het beheer van het nieuwe Huis van Landsverdediging dat onlangs te Brussel werd opgericht enz.

En vooral dan de implementatie van een samenwerkingsverband tussen de diverse burgerlijke en militaire hulpdiensten; naar het voorbeeld van BE-FAST bestaat er inderdaad, inzake humanitaire interventies in het buitenland, een intense en nauwe samenwerking tussen diverse federale departementen, zoals Landsverdediging, Binnenlandse Zaken (Burgerlijke Bescherming en Brandweer), Ontwikkelingshulp en nog heel wat andere diensten, dit alles gecoördineerd door Buitenlandse Zaken.

Een reeks onontbeerlijke opdrachten dus, in het vooruitzicht van de reconversie van onze strijdkrachten die, na heroriëntering van hun toekomstige doelstellingen, in het kader van onze democratische instellingen, andere taken op zich zullen moeten nemen.

Commandant Van Bussel, wij vertrouwen u deze taken toe en wensen U, zoals men dat in de Marine pleegt te zeggen, behouden vaart!

Une dame à l'honneur .. militaire!

Le 18 juillet dernier a eu lieu à Bruxelles, l'investiture du FKP (BAM) Maryse Van Bussel Dr., comme nouveau commandant de la région militaire de Bruxelles-Capitale.

Cette fonction, importante, est désormais placée non seulement sous le signe de la Marine, mais aussi sous la bannière d'une femme. Ce qui est assurément une première dans l'histoire de notre pays.

Le Capitaine de Frégate Van Bussel, succède au Colonel G. Van Put qui reprend lui, le commandement de la Province du Limbourg ainsi celui de la Pantserkavallerieschool et du Régiment des Guides à Bourg-Léopold.

Comme le mentionnait le Gouverneur de Bruxelles-Capitale, Véronique Paulus de Châtelet dans son discours de circonstance, la tâche du nouveau Commandant sera des plus captivantes; différents défis militaires devant en effet être relevés dans les prochaines années. Et de citer la réforme de l'Armée entamée par le Ministre de la Défense; la réorganisation du Commandement Territorial



Foto/photo: ZS/IRP.

Interforces (CTI); les changements prévus au sein de la Région militaire sur le territoire de Bruxelles-Capitale; la gestion de la nouvelle Maison de la Défense récemment créée à Bruxelles, etc.

Et surtout aussi, l'implémentation d'une collaboration interactive des divers services de secours civils et militaires. Un concept à l'exemple de BE-FAST où, pour faire face aux besoins d'interventions humanitaires à l'étranger, les différents départements fédéraux comme la Défense, l'Intérieur (Protection civile et Services d'incendie), la Coopération au Développement et autres offices, collaborent étroitement sous la coordination des Affaires Etrangères.

Autant de nécessaires conversions pour nos Forces Armées qui, après réorientation de leurs objectifs de demain, assumeront d'autres fonctions, toujours essentielles, au sein de nos institutions démocratiques.

Commandant Van Bussel, à vous le soin .. et à Dieu vat! comme on dit à bord!

Tekst/texte: Saint Bernard du Spuikom

Bevelsoverdrachten - Remises de commandement

Een Belg aan het hoofd van:

Un belge devient commandant de:

MCMFORNORTH

Het Navo-mijnenbestrijdingseskader in Noord-Europa «Mine Countermeasures Force North» (MCMFORNORTH) wordt sedert 18 mei aangevoerd door Fregatkapitein John Saussez. In die functie volgt hij de Duitser Heinz-Georg Buss op. John Saussez is de 6de Belgische commandant van deze flottielje, die in 1973 in Oostende het licht zag.

De bevelsoverdracht greep plaats ter gelegenheid van het aanleggen van de MCMFORNORTH schepen te Zeebrugge van 14 tot 21 mei; ze gebeurde in aanwezigheid van de Engelse admiraal Sir Jack Deverell, bevelhebber van de Allied Naval Forces North en Commander-in-chief Regional Headquarters Allied Forces North Europe. Volgende schepen maken momenteel deel uit van het eskader: de Belgische schepen A960 Godetia (met aan boord de nieuwe COMMCMFORNORTH) en Crocus, de Duitse Rhein en Bad Bevensen, het Nederlandse Vlaardingen, het Britse Cromer, het Deense Hajen en het Noorse Oksoey. Het bevel over dit eskader wordt jaarlijks volgens beurtrol toevertrouwd aan resp. België, Denemarken, Nederland, Noorwegen en Groot-Brittannië.

L'escadre de l'OTAN de lutte contre les mines pour le nord de l'Europe «Mine Countermeasures Force North» (MCMFORNORTH) est commandée par le Capitaine de frégate John Saussez depuis le 18 mai dernier. Succédant à l'allemand Heinz-Georg Buss, John Saussez devient le 6ème commandant belge de cette flottille qui vit le jour à Ostende en 1973.

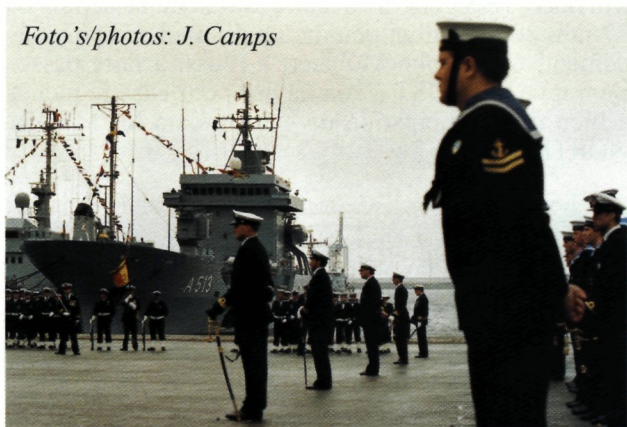
C'est lors de l'escale des navires de MCMFORNORTH à Zeebrugge (du 14 au 21 mai) qu'eut lieu la remise de commandement en présence de l'amiral anglais Sir Jack Deverell, commandant de l'Allied Naval Forces North et Commander-in-



De nieuwe bevelhebber John Saussez.
Le nouveau commandant John Saussez.

chief Regional Headquarters Allied Forces North Europe. Les navires participant actuellement à l'escadre sont les belges A960 Godetia (à bord duquel est embarqué le nouveau COMMCMFORNORTH) et Crocus, les allemands Rhein et Bad Bevensen, le néerlandais Vlaardingen, l'anglais Cromer, le danois Hajen et le norvégien Oksoey. Le commandement de cette escadre se répartit sur base annuelle entre la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas, la Norvège et le Royaume-Uni

Foto's/photos: J. Camps



Een zicht op de plechtigheid met op de achtergrond het logistiek ondersteuningsschip A513 Rhein.

Une vue de la cérémonie et le bâtiment de soutien logistique A513 Rhein en arrière-plan.



Een bevelsoverdracht onder het waakzaam oog van de Engelse matrozen.

Une remise de commandement sous l'œil attentif des marins anglais.

DIRNAVZEB (Directie Marinebasis Zeebrugge - Direction Navale de Zeebruges)

Korvetkapitein Philippe Cornez (Oostende) heeft het bevel van de Marinebasis te Zeebrugge overgenomen van Luitenant-ter-zee 1ste klasse Maurice Soetemans (Lissewege), die de pensioenleeftijd heeft bereikt.

De officiële bevelsoverdracht greep plaats op de Marinebasis op vrijdag 20 juli 11.

Aan Philippe Cornez, tot dusver kabinetschef van de Stafchef van de Marine, werd bovendien o.m. de coördinatie van de Dagen van de Marine toevertrouwd.



Le Capitaine de corvette Philippe Cornez (Ostende) succède au Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Maurice Soetemans (Lissewege) en tant que Directeur de la Base Navale de Zeebruges. Atteint par la limite d'âge, Maurice Soetemans a remis ses fonctions lors d'une cérémonie à la Base Navale le vendredi 20 juillet.

Parmi ses attributions, Philippe Cornez, jusqu'alors Chef de cabinet du Chef d'Etat-major de la Marine, se verra entre autres confier la coordination des Journées de la Marine.

Van links naar rechts Philippe Cornez, Maurice Soeteman die het gulden boek tekent, en Admiraal J. Rosiers, CCO-MOPSNV.

De gauche à droite Philippe Cornez, Maurice Soetemans signant le livre d'or et l'Amiral J. Rosiers, COMOPSNV.

Foto/Photo: J. Camps

M921 Lobelia

Op dinsdag 8 mei werd Luitenant-ter-zee 1ste klasse Pascal Depoorter (Gistel) officieel aangesteld als bevelhebber van de mijnenjager Lobelia. De voormalige commandant van de NBCD-school volgt Luitenant-ter-zee Christophe Muylaert (Brugge) op, die sedert 27 juni 2000 aan het roer van de Lobelia stond. Vermeldenswaardig is het feit dat op een tijdspanne van minder dan één jaar Christophe Muylaert erin slaagde zijn schip de MOST-test met succes te doen ondergaan waarop een geslaagde deelname van vijf maanden aan MCMFORNORTH volgde.

Van links naar rechts Pascal Depoorter, Flottielje Admiraal J. Rosiers, COMOPSNV, Korvetkapitein Ch. Schaevebeke, NAVOPSZEB, en Christophe Muylaert.

De gauche à droite Pascal Depoorter, l'Amiral de flottille J. Rosiers, COMOPSNV, le Capitaine de corvette Ch. Schaevebeke, NAVOPSZEB, et Christophe Muylaert.

Foto/Photo: J. Camps

M921 Lobelia

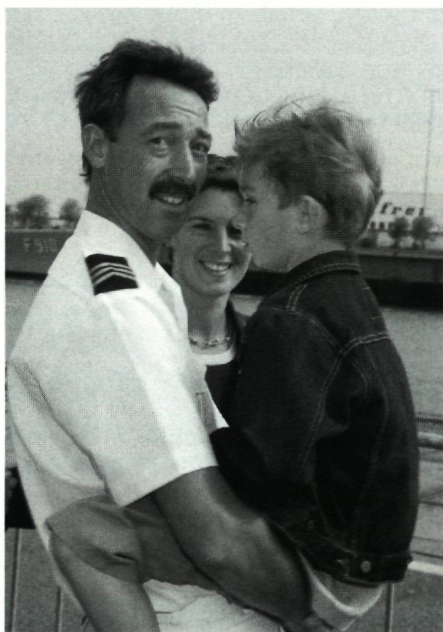
L'investiture du mardi 8 mai a officiellement nommé le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Pascal Depoorter (Gistel) nouveau commandant du chasseur de mines Lobelia. L'ancien commandant de l'école NBCD succède au Lieutenant de vaisseau Christophe Muylaert (Bruges), à la barre du Lobelia depuis le 27 juin 2000. En un peu moins d'un an de commandement, Christophe Muylaert a réussi à faire passer l'épreuve du MOST à son navire pour ensuite mener à bien une participation de cinq mois à MCMFORNORTH.



Narcis: opdracht volbracht

De tripartite-mijnenjager M923 Narcis keerde op 28 mei jl. terug te Zeebrugge na een missie van een kleine vier maanden. In het kader van een gemeenschappelijk Duits-ABNL 'deployment', inclusief de Arabian Gauntlet die plaats had van 24 maart tot 4 april, had hij Zeebrugge verlaten op 5 februari jl. en deed hij volgende havens aan: Algeciras (12 februari), Malta (17 tot 18 februari), Djibouti (4 en 5 maart), Muscat (13 tot 15 maart), Dubai (17 tot 22 maart), Manamah Barhein (24 tot 27 maart en van 4 tot 6 april), Kuwait (8 tot 10 april), Doha (13 tot 15 april), Jeddah (25 tot 27 april), Iraklion (4 tot 9 mei) en Palma (18 tot 21 mei).

Maar hiermee was de opdracht van bevelhebber Luitenant-ter-zee Philippe Warnauts nog niet ten einde, want van 5 tot 8 juli was de Narcis present te Antwerpen om er het startsein te geven van de Cutty Sark Tall Ship's Race, waarna hij de zeilschepen tot Alesund begeleidde.



Eerste meester Spiessens terug verenigd met zijn gezin.

Retrouvailles familiales pour le Premier maître Spiessens

Narcis: retour de mission

Le chasseur de mines tripartite M923 Narcis est rentré à Zeebruges le 28 mai dernier après une mission d'un peu moins de quatre mois. Participant au déploiement germano-ABNL, incluant la mission Arabian Gauntlet du 24 mars au 4 avril, il avait quitté Zeebruges le 5 février dernier pour faire escale à Algeciras (12 février), Malte (17 au 18 février), Djibouti (4 et 5 mars) Muscat (13 au 15 mars), Dubai (17 au 22 mars), Manamah Barhein (24 au 27 mars et du 4 au 6 avril), Kuwait (8 au 10 avril), Doha (13 au 15 avril), Jeddah (25 au 27 avril), Iraklion (4 au 9 mai) et Palma (18 au 21 mai).



De Narcis komt aan te Zeebrugge.

L'arrivée du Narcis à Zeebruges.

La mission de son commandant, le Lieutenant de vaisseau Philippe Warnauts, ne s'arrêta pas là puisque son navire se retrouvait à Anvers du 5 au 8 juillet dernier pour donner le départ de la Cutty Sark Tall Ship's Race et accompagna les voiliers jusqu'à Alesund.

Foto's/photos: J Camps



Kardinaal Danneels op bezoek te Zeebrugge

Op verzoek van Divisieadmiraal M. Verhulst bracht kardinaal Godfried Danneels, aartsbisschop van Brussel-Mechelen, op 26 april jl. een bezoek aan de Marinbasis te Zeebrugge.



De Stafchef overhandigt in naam van de Marine een aandenken aan kardinaal Danneels.

Lors du repas, le cardinal Danneels se voit remettre un souvenir de la Marine des mains de son Chef d'Etat-major.

Na een bezoek aan de Basis onder leiding van Flottielje Admiraal J. Rosiers en een rondvaart aan boord van de Spin, werd Kardinaal Danneels ontvangen in de Wardroom waar hij een en al oor was voor de manschappen.

Le cardinal Danneels en visite à Zeebruges

A l'invitation de l'Amiral de division M. Verhulst, le cardinal Godfried Danneels, archevêque de Malines-Bruxelles, s'est rendu à la Base Navale de Zeebruges le 26 avril dernier.

Après une visite du commandement sous la conduite de l'Amiral de flottille J. Rosiers et un tour de la Base à bord du Spin, il se montra à l'écoute du personnel lors d'une réception au Wardroom.



Kardinaal Danneels, vergezeld van COMOPSNV, in gesprek met een bemanningslid van de Spin.

Le cardinal Danneels, accompagné de COMOPSNV, s'entretient avec un membre d'équipage du Spin.

Foto's/photos: J. Camps

Een medewerkster van Neptunus met pensioen

Neptunus staat erop Mevrouw Lieve Vercaemst, zijn charmante, toegewijde en trouwe medewerkster van harte te danken. Helaas heeft het uur van het pensioen voor haar geslagen. Sedert verschillende jaren stond zij in voor de verkoop van de geschenkartikelen in onze boetiek op de Basis van Zeebrugge; in die hoedanigheid droeg zij in grote mate bij tot het financieel succes van Neptunus.



Départ à la pension d'une collaboratrice de Neptunus.

Neptunus tient à remercier tout particulièrement une de ses plus fidèles collaboratrices, Madame Lieve Vercaemst. Charmante et dévouée, l'heure de se retirer de la Marine a sonné pour elle; elle s'occupait depuis de nombreuses années de la vente des souvenirs de notre boutique à la Base Navale de Zeebruges. Elle fut pour une grande partie la garantie du succès financier de Neptunus.

Foto/photo: S. Jacquet

Vergeten wij de Vindictive niet

Op 13 mei jl. had te Oostende een herdenkingsplechtigheid plaats naar aanleiding van de 83ste verjaardag van het tot zinken brengen van de Vindictive te Oostende.

Herinneren wij eraan dat in 1918 twee aanvallen vanuit de zee plaats hadden met de bedoeling de toegang tot de Duitse onderzeebootbasissen in de havens van Zeebrugge en Oostende te blokkeren. Om het verrassingseffect te verhogen werden beide basissen gelijktijdig op 23 april aangevallen. Bedoeling was vijf gedeklasseerde kruisers, volgeladen met beton, tot zinken te brengen in de toegangseul tot beide havens; de operatie werd ondersteund door niet minder dan 165 schepen, van zware kruisers tot mijnenvegers. Voor de enen was de versperring te Zeebrugge succesvol, voor de anderen was het een mislukking; maar zeker is dat de poging te Oostende op een sissert uitliep, aangezien beide kruisers op méér dan 300 m van de voorziene plaats zonken. Een nieuwe poging te Oostende in de nacht van 9 op 10 mei kende echter succes vermits de Vindictive precies dwarsscheeps in de geul tot zinken werd gebracht.



De «White Ensign» wordt gehesen door het Eguerminepersoneel.

Le personnel d'Eguermine hisse le «White Ensign».

Foto/Photo: Sandras

N'oublions pas le Vindictive

Le 13 mai dernier eut lieu à Ostende une cérémonie de commémoration marquant le 83ème anniversaire de l'échouement du Vindictive à Ostende.

Pour rappel, deux attaques navales furent montées en 1918 pour bloquer les bases sous-marines créées par les Allemands dans les ports de Zeebruges et d'Ostende. Pour bénéficier de l'effet de surprise les deux actions eurent lieu le 23 avril. Cinq croiseurs déclassés et lestés de béton, devaient être coulés

dans les passes d'entrée des ports, une opération soutenue par 165 autres navires: du croiseur lourd au dragueur de mines. Si l'embouteillage de Zeebruges fut un succès pour certains et un échec pour d'autres, la tentative sur Ostende fut sans contexte un échec total, les deux croiseurs ayant coulé à plus de 300 m des emplacements prévus.

Une nouvelle tentative sur Ostende permit d'échouer le Vindictive exactement en travers du chenal dans la nuit du 9 au 10 mai.

De modernisering van onze fregatten

De ministerraad heeft zich akkoord verklaard met de aanpassingen die moeten leiden tot de modernisering van onze fregatten. Openbare aanbestedingen werden uitgeschreven voor de werkzaamheden aan de romp, de machines en de elektrische installatie.

De wijzigingen hebben vnl. tot doel de veiligheid van de manschappen en de navigatie te verzekeren. De systemen die niet meer beantwoorden aan de veiligheids-, gezondheids- en milieuvoorschriften zullen vervangen worden. Idem wat betreft de systemen waarvan het onderhoud te duur is geworden of waarvan er geen wisselstukken meer in voorraad of onvindbaar zijn.

La modernisation de nos fréigates

Le Conseil des Ministres a donné son accord préalable concernant les adaptations à effectuer pour la modernisation des fréigates. Un appel d'offres est actuellement lancé pour les travaux à effectuer au niveau de la coque, des machines et de l'installation électrique.

Les modifications ont pour but d'assurer la sécurité de l'équipage et de la navigation. Les systèmes ne répondant plus aux normes de sécurité, d'hygiène et d'environnement seront remplacés. Il en va de même pour les systèmes dont l'entretien est devenu trop coûteux ou dont les pièces de rechange sont devenues introuvables.

De Marine te Ieper: Last Post aan de Menense Poort en inhuldiging van de tentoonstelling «De Zee: het andere Belgische front 1914-1918»

Op 21 juni werden de heer Paul Breyne, gouverneur van de provincie West-Vlaanderen, en Divisieadmiraal M. Verhulst, Stafchef van de Marine, te Ieper verwelkomd door de heer Burgemeester L. Dehaene, om er samen de «Last Post» bij te wonen onder de Menense Poort, ter herinnering aan de honderdduizenden gesneuvelden van de Eerste wereldoorlog. De gezagsdragers legden vervolgens bloemen neer aan het Belgisch monument, waarna zij zich naar het In Flanders Fields museum begaven voor de officiële opening van de tentoonstelling «De Zee: het andere Belgische front 1914-1918». Spijtig genoeg kan u die tentoonstelling niet meer bezoeken, aangezien zij slechts liep tot 19 augustus.



De Schotten van de Tay Side Police.
Les écossais du Tay Side Police.

La Marine à Ypres: Last Post à la Porte de Menin et inauguration de l'exposition «La mer: l'autre front belge de 1914-18»

Accueillis par le bourgmestre de la ville d'Ypres, Monsieur L. Dehaene, le gouverneur de la Flandre Occidentale, Paul Breyne, et le chef d'Etat-major de la Marine, l'Amiral de division M. Verhulst, assistèrent à Ypres, le 21 juin, au «Last Post» sous la Porte de Menin en souvenir des centaines de milliers de soldats tombés lors de la 1ère guerre mondiale. Les autorités se rendirent ensuite au monument belge pour un dépôt de fleurs, avant de prendre la direction du musée In Flanders Fields pour l'inauguration officielle de l'exposition «La Mer, l'Autre Front belge 1914-1918». Mais ne courez pas à Ypres pour voir cette exposition qui a fermé ses portes le 19 août.



Les autorités sous la Porte de Menin: de g. à d. Monsieur Paul Breyne, gouverneur de la Flandre Occidentale, Monsieur L. Dehaene, bourgmestre de la ville d'Ypres, l'Amiral de division M. Verhulst et le Capitaine de vaisseau L. Vermaere, président des Amis de la Section Marine du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire.

De gezagsdragers aan de Menense Poort: van l. naar r. dhr. Paul Breyne, gouverneur van West-Vlaanderen, dhr. L. Dehaene, burgemeester van Ieper, Divisieadmiraal M. Verhulst en Kapitein-ter-zee L. Vermaere, voorzitter van de Vrienden van de Afdeling Marine van het Koninklijk Museum van het Leger en van de Krijgsgeschiedenis.

Foto's/photos: J.C. Vanbostal



Eerbetoen aan de oudgedienden

De voorzitters van de Secties van de Oudgedienden van de Marine vierden op 22 juni jl. te Brussel de 25ste verjaardag van de Nationale Vereniging van de Oudgedienden van de Zeemacht (N.V.O.Z.M.).

Hoogtepunt van die viering, die startte met een academische zitting, was het middagmaal in de Club Prins Albert waarop de Stafchef van de Marine, Divisieadmiraal M. Verhulst, uitgenodigd was; de oudgedienden maakten van de gelegenheid gebruik om hem een afscheidsgeschenk te overhandigen ter gelegenheid van zijn vertrek met pensioen en dankten hem eveneens voor zijn niet aflatende steun aan hun vereniging.

In de loop van de namiddag bracht elke sectie verslag uit over haar werkzaamheden.

Dit alles werd opgeluisterd door het shantie-koor «Jakl» uit Leopoldsburg.



Admiraal M. Verhulst en Fregatkapitein M. Van Bussel zingen shanties uit volle borst

L'Amiral M. Verhulst et le Capitaine de frégate M. Van Bussel se joignent à la chorale de shanty

Het is op verzoek van de Marine dat de diverse verenigingen van oudgedienden zich in 1976 gegroepeerd hebben in een Nationale Vereniging. Vandaag zijn er acht secties waarvan er drie: Kempen, Antwerpen en Bergen, zopas hun 35ste verjaardag hebben gevierd.

Het gaat verder heel goed met de vereniging want weldra zullen twee nieuwe afdelingen, nl. Châtelet en Ath, haar vervoegen.

De vereniging telt 600 leden, met Antwerpen de grootste afdeling met 143 leden.

Les anciens à l'honneur

Les présidents des Sections d'Anciens de la Marine se sont retrouvés le 22 juin dernier à Bruxelles afin de fêter le 25ème anniversaire de l'Association Nationale des Anciens de la Force Navale (A.N.A.F.N.).

Le point d'orgue de cette journée, qui débuta par une session académique, fut le repas au Club Prince Albert. Un repas auquel était convié le Chef d'Etat-major de la Marine, l'Amiral de division M. Verhulst, à qui les anciens remirent un présent à l'occasion de son départ à la pension tout en le remerciant du soutien apporté à leur association.

Dans l'après-midi, chaque section eut l'occasion de faire rapport de ses activités. L'ambiance musicale fut assurée par la chorale de shanty «Jakl» de Bourg-Léopold.

C'est à la demande de la Marine que les associations des anciens de la Marine se sont regroupées en 1976 pour former une Association Nationale. A ce jour, huit sections sont représentées au niveau national dont trois d'entre elles: Campine, Mons et Anvers viennent juste de fêter leur 35ème anniversaire.

Une association nationale en excellente santé puisque deux nouvelles sections viendront rejoindre le groupe dans un futur proche: Châtelet et Ath.

A ce jour 600 membres se répartissent entre les diverses sections dont la plus grande est Anvers avec 143 membres.



Les Présidents des sections entourant le chef d'Etat-major de la Marine

De voorzitters van de secties naast de Stafchef van de Marine

Foto's/photos: ZS/IRP

Een reserveofficier van de Marine wordt voorzitter-gedelegeerd bestuurder van het Bestuur van de havens van Brugge en Zeebrugge (MBZ)

Op 15 maart 2001 heeft de Raad van bestuur van de MBZ Vaandrig-ter-zee (R) Joachim Coens benoemd tot Directeur van de havens van Brugge en Zeebrugge. Hij volgt de heer Fernand Traen op, die die functie bekleedde sedert 1975 en met pensioen gaat.

Na aan de KUL het diploma van burgerlijk bouwkundig ingenieur behaald te hebben, zal Joachim Coens in 1989 zijn dienstplicht als KRO bij de Marine vervullen, als adjunct van de personeelsdienst te Zeebrugge, tot hij terugkeert naar het burgerlijk leven. Maar hij blijft erg gehecht aan de Marine en zal er als reservist al zijn wederoproeping doen.

J. Coens startte zijn carrière als ingenieur bij de groep Besix, als supervisor van diverse havenconstructieprojecten in het Midden-Oosten en hij was eveneens verantwoordelijk voor een bouwproject in Oost-Europa.

Van januari 1995 tot januari 1997 was hij schepen van Cultuur, Financiën, Externe Betrekkingen en Europese Aangelegenheden van Damme ; later werd hij schepen van Toerisme en Eigendommen en sedert begin 2001 werden hem de ambten van Openbare Werken en Cultuur toevertrouwd. Sedert 1995 was hij eveneens volksvertegenwoordiger bij het Vlaamse Parlement, maar dit mandaat heeft hij moeten neerleggen alvorens zijn nieuw ambt te aanvaarden.

De MBZ is een para-regionale instelling die gelast is met het beheer, het onderhoud en de promotie van de havens van Brugge en Zeebrugge. Zij is eveneens bevoegd voor de concessie en het verhuren van de haveninstallaties en -terreinen. De MBZ beschikt over een jaarbudget van 310 miljoen frank en stelt 175 personen te werk.

Quand un officier de réserve de la Marine devient Président-Administrateur délégué de l'Administration des ports de Bruges et Zeebruges (MBZ)

Le 15 mars dernier le Conseil d'Administration d'MBZ a désigné l' Enseigne de vaisseau (5) Joachim Coens au poste de Directeur des ports de Bruges et Zeebruges. Il succède à Fernand Traen qui occupait ce poste depuis 1975 et qui prend sa retraite.

Après des études d'ingénieur civil en constructions à l'Université catholique de Louvain, Joachim Coens entrera comme COR à la Marine en 1989. Il fera son service militaire comme adjoint du chef de la Section Personnel de Zeebruges avant de retourner à la vie civile. Il est cependant toujours très attaché à la Marine puisqu'il continue à y effectuer les rappels de promotion.

J. Coens commença sa carrière professionnelle en tant que superviseur de plusieurs projets de constructions portuaires au Moyen-Orient pour le groupe Besix et fut responsable d'un projet en Europe de l'Est.

Il fut également échevin de la Culture, des Finances, des Relations Externes et des Affaires européennes de la ville de Damme de janvier 95 à janvier 97, avant d'en devenir échevin du Tourisme et du Patrimoine et depuis 2001 échevin des Travaux Publics et de la Culture.

Depuis 1995, il était également député au Parlement flamand, un poste qu'il a dû abandonner pour accéder à ses nouvelles fonctions.

La MBZ est une institution para-régionale qui a pour mission de gérer, entretenir et promouvoir les ports de Bruges et de Zeebruges. Elle décide de la concession et de la location des facilités portuaires et des terrains. La MBZ emploie 175 personnes et dispose d'un budget annuel de 310 millions de francs.



De langzame teloorgang van ons Reservekader

De Reserve van 's lands Krijgsmachten gaat langzaam teloor. Sinds de opschorting van de militaire dienst zeven jaar geleden, neemt ze uiteraard geen uitbreiding meer. Maar er is meer: de kaders vloeien af, jong bloed ontbreekt en pas dit jaar werd een wetsvoorstel goedgekeurd om de Reserve een wettelijk kader te geven in de context van 's lands Strijdkrachten. Boven zich ziet ze dan ook het spook van de verdwijning hangen.

Toen wij in de jaren zeventig met twee flottieljes mijnenvoers en een logistiek steunvaart op Navo-manoeuvres trokken naar Brest, Portsmouth of Den Helder, was zo'n 75% van de bemanning uit reservisten samengesteld. Ik herinner me nog dat van de officierenstaf van een kustmijnenvoer, enkel de commandant tot het actief kader behoorde. En het liep gesmeerd want we waren allen degelijk opgeleid en aan enthousiasme was er zeker geen gebrek.

Ook land- en luchtmacht deden geregeld een beroep op het reservekader om in het raam van hun Navo-opdrachten als volwaardige partners te kunnen optreden. De Reserve maakte integraal deel uit van 's lands Krijgsmachten en droeg in ruime mate bij tot hun paraatheid op operationeel vlak. De Reserve, getraind en gemotiveerd, stelde haar ervaring ten dienste van het land en zijn burgers. Zo was de band tussen Leger en Natie veel sterker dan hij nu is. Maar onze hedendaagse burgermaatschappij is niet langer geïnteresseerd in de militaire inzet. In bepaalde kringen twijfelt men zelfs aan het nut van een Reserve of stelt men ze gewoonweg in vraag.

Wettelijk statuut nog niet klaar

Bijzonder erg is het feit dat de Reserve nog altijd op een Koninklijk Besluit wacht om een wettelijk kader te krijgen in het raam van de reorganisatie van de strijdkrachten. Het herstructureringsplan 2000-2015, dat zich reeds in een uitvoeringsstadium bevindt, besteedt omzeggens geen aandacht aan de Reserve. De persmap betreffende dit plan, die we hier voor ogen hebben, wijdt slechts één bladzijde op een

totaal van 107 aan de Reserve. Wat meer is: een eerste wetsontwerp, daterend van 15 september 2000, betreffende het "Statuut van de Kaders van de Reservemilitairen van de Strijdkrachten", kreeg van de Raad van State een negatief advies zodat het werk moest overgedaan worden. Naar verluidt werd pas op 19 april jl. in de Kamer van Volksvertegenwoordigers een nieuw wetsvoorstel goedgekeurd. En het blijft nu wachten op het Koninklijk Besluit en de vele uitvoeringsbepalingen die moeten volgen.

De KNVRO, de Koninklijke Vereniging der Reserveofficieren, ijvert al jaren bij de Staf en de politici opdat het statuut van de Reserve prioriteit zou krijgen. Ondanks het feit dat er tot nu toe weinig concrete resultaten werden geboekt, blijft de vereniging een toenaderingscampagne voeren bij de parlementaire groepen. Van de verschillende politieke fracties probeerde ze maximale steun te krijgen zodat de debatten in de Commissie Landsverdediging en in de plenaire zittingen van de Kamers, zonder te grote weerstand verlopen. Maar er is ongetwijfeld nog een lange weg af te leggen, want de goedkeuring van het laatste wetsvoorstel is nog maar een eerste stap: er zal ook moeten gezorgd worden voor de praktische organisatie van de vrijwillige Reserve, het sociale luik en de vele aanverwante problemen.

Een gedemilitariseerde maatschappij

Het einde van de tunnel is dus nog niet in zicht. Het gevaar bestaat dan ook dat velen er niet meer in zullen geloven. Bij gebrek aan ontplooiingsmogelijkheden moeten vele lokale kringen van reserveof-

ficiëren fusioneren; daartoe heeft JSO/P-Res beslist. De werkzaamheden van die kringen staan dan ook op een laag pitje. Ook verloopt de interne communicatie bij de KNVRO nu minder vlot. Het contact met de leden-reservisten laat eveneens te wensen over: de ARES-publicatie, de enige band naar buiten toe, baart grote zorgen want de medewerkers worden met de dag schaarser. Vrijwilligers motiveren om de KNVRO nieuw leven in te blazen is dan ook een primordiale taak voor haar leiders.

Velen onder ons pleiten voor de rehabilitatie van de Reserve en voor het verstevigen van de banden tussen Leger en Natie. Het behoud van de Reserve dringt zich op, menen wij, opdat onze strijdkrachten in de toekomst 's lands nationale en internationale engagementen zouden kunnen naleven. In het raam van de humanitaire opdrachten die België toegewezen krijgt, kan de Reserve beslist een voorname rol spelen en dit geldt zowel voor land-, lucht- als zeemacht.

Maar van overheidswege blijft het bij vage ontwerpen en de weinige, concrete initiatieven die op dit domein genomen werden, liepen faliekant af. Is er in ons land van politieke zijde wel de wil om een nieuwe Reserve uit te bouwen en in stand te houden? Ook kan de vraag gesteld worden of onze hedendaagse maatschappij, die hoe langer hoe meer gedemilitariseerd is, nog interesse koestert voor een dergelijke onderneming. O tempora, o mores!

H. Rogie

ITS PALINURO

Publiekstrekker tijdens NAVY DAYS 2001

Een van de grote publiekstrekkers tijdens de «DAGEN v/d MARINE 2001» was de ITS Palinuro, het zeilopleidingsschip van de Italiaanse Marine (Marina Militare Italiana). Meer dan 2500 mensen gingen een kijkje nemen aan boord.

De deelname aan de Vlootdagen was een onderdeel van haar «2001 Trainingskruisvaart». De opleidingsreis begon op 15 mei in Livorno. Via Valencia, La Rochelle, Kiel, Wilhelmshaven en Antwerpen ging het naar Zeebrugge. Na de Vlootdagen zette de ITS Palinuro haar reis verder naar Edinburgh, Bergen, Esbjerg, Oslo, Portsmouth, Vigo, Huelva en Portoferraio vooraleer, na 7779 zee-mijl, op 30 September opnieuw Livorno binnen te lopen.

De ITS Palinuro is een barkantijn - een driemaster waarvan alleen de fokkenmast vierkant getuigd is en de andere masten langszij. Tussen de fokkenmast en de tweede mast, alsook op de boegspriet, worden stagzeilen gevoerd. Het 59m lange schip heeft een maximale waterverplaatsing van 1341 ton en de zeiloppervlakte bedraagt 1000 m². De vaste bemanning bestaat uit 5 officieren, 25 onderofficieren en 31 matrozen en kwartiermeesters. Tijdens de trainingskruisvaarten schepen er nog 3 officieren, 1 onderofficier en 30 leerling-onderofficieren in.

Het 67 jaar oude zeilschip wordt sinds 1955 door de Italiaanse Marine ingezet bij de opleiding van de leerling-onderofficieren met specialisatie bootsman, mecanicien of scheeps-technicus.

De ITS Palinuro werd in 1934 te water gelaten in Nantes onder de naam «Cdt.Louis Richard». Het was één van de laatste Franse zeilschepen die ingezet werden als «Grote Banken»-visserij-schip voor het transport van kabeljauw van Newfoundland naar Frankrijk.



De Italiaanse Marine kocht het schip in 1950. Na zijn ombouw tot opleidingsschip op de werven van La Spezia, vervoegde het schip onder haar nieuwste naam ITS Palinuro, de vloot op 16 juli 1955.

Vanaf dan diende het als opleidingsschip voor onderofficieren die de cursussen volgen aan de School voor Onderofficieren van La Magdalen, Sardinië.

Tijdens haar 46-jarige carrière heeft de ITS Palinuro 33 opleidingsreizen gemaakt, meestal in de Middellandse Zee. Het meest markante feit deed zich voor tijdens haar zomerkruisvaart in 1968 op weg naar Mexico. Tussen 28 en 31 augustus 1968 bracht het schip de Olympische Vlam* van Genua naar Barcelona.

De huidige ITS Palinuro (A 5311) is het vijfde schip met deze naam in de MMI. De eerste Palinuro was een in 1844 in Frankrijk gebouwd korvet dat van 1860 tot 1863 onder de Italiaanse marinevlag voer.

Een tweede schip was een schoener van 554 ton die in september 1887 de marine vervoegde en vanaf 1891 toegewezen was aan de Marineacademie. De derde Palinuro kwam in dienst in februari 1929; een sleper van 275 ton werd omgedoopt tot Porto Palo nadat in april 1941 het voormalige Joegoslavische opleidingsschip Vila Valebita de Italiaanse Marine vervoegde als de vierde ITS Palinuro. Deze laatste voer vooral in de Adriatische Zee waar ze, samen met de Amerigo Vespucci en de Cristoforo Colombo, deel uitmaakte van het Trainingseskader van de Marina Militare Italiana.

Met dank aan:

STV Alessandro BUSONERO - Navigatieofficier a/b ITS PALINURO

Foto en tekst: G.A.H. Toremans

* De Olympische Spelen van 1968 werden georganiseerd in Mexico.

L'histoire et la «petite histoire» de l'origine du voilier-école ZÉNOBE GRAMME (II et fin)

Pol Benoidt continue:

Les premiers travaux de recherches acoustiques

«Rattaché au CEDRA (Centre de Dragage qui deviendra plus tard NAVCOMOST), on commence à tester le matériel de mesures acoustiques. L'**Eupen** est notre coéquipier. Va-et-vient d'officiers de Bruxelles et de COR's universitaires chargés des enregistrements. On essaye une base avec hydrophone et bouées marqueuses. On enregistre la signature acoustique d'un dragueur, on fait les mesures des distances (au sextant et au tops!) et tout ça marche.

Puis les 10 et 11 novembre 1962, **Zénobe Gramme** est accueilli à Bruxelles, au BRYC (Bruxelles Royal Yacht Club) pour le parrainage par ce club.

Dans la foulée, nous retrouvons Flesingue pour une première campagne de mesures avec l'**Eupen** et la KNM (Koninklijke Nederlandse Marine, la Marine Royale Néerlandaise). C'est l'échec: panne d'hydrophone, mauvais temps, courant trop fort et l'**Eupen** qui ne se positionne pas dans le polygone des expériences.

Nous reprenons tout cela au large de Mariakerke et la routine est la suivante: le **Zénobe** reste en mer pendant la semaine et les dragueurs nous rejoignent chaque jour pour passer sur notre base de mesures.

Début 1963, on continue les enregistrements acoustiques mais, fin janvier et février, nous sommes considérablement gênés par la neige, puis la banquise. Le **Zénobe** parvient à passer dans le pack, mais certains jours, les dragueurs aspirent de la glace dans leur circuit de refroidissement et restent bloqués au port».

La recherche acoustique continue avec la Marine Nationale française

«L'entraînement n'est pas délaissé et alterne avec les séances de laboratoire. La Force Navale acquiert un ensemble *Hydrodist* fabriqué en Afrique du Sud; ce système permet de positionner avec précision navires, bouées etc, (ce matériel est destiné à l'hydrographie). On mesure la distance radar avec des réflecteurs placés et orientés à partir de points connus (à terre dans notre cas). Une campagne organisée à Brest permet d'essayer ce procédé en vraie grandeur. Le CPV Drogou (futur amiral) nous accueille et c'est sous la tutelle du CPV Desfieu et de Mr Juhel de la CDC que nous enregistrons des séances de dragage explosif. Il paraît que c'est à la suite de ces travaux que le dragage explosif a été abandonné (*les anciens se souviendront de l'appareil visible à EGUERMIN qui réglait et larguait des grenades au moyen d'une manivelle*). Nous profitons de notre passage en Bretagne pour tirer des bords dans la région et nous mesurer à la goélette à hunier **Belle Poule**. Le **Zénobe Gramme** passe dans les Tas-de-Pois, le Toulouquet et au retour vers Ostende, nous entrons et relâchons à l'Aber-Wrach avec passage dans la Malouine». (*A l'époque et il n'y a pas si longtemps encore, avec nos dragueurs, on pouvait encore aller mesurer son «art à naviguer» dans ces fabuleuses passes, alors qu'aujourd'hui naviguer dans les eaux intérieures françaises et autres devient difficile: mesures drastiques de protection nationale contre toutes formes de pollution près des côtes mais aussi une des règles du Règlement pour Prévenir les Abordages en Mer*).

«Notre voyage d'été nous conduira à Honfleur puis à Jersey, avec quel-

ques escales imprévues par suite du mauvais temps et au gré des exercices (Omonville à La Hague, Cherbourg, St Vaast). Nous avons deux jeunes officiers d'active pour l'entraînement dont le 2VZ De Ruytter.

A chaque occasion et si le temps le permet, nous embouquons Ostende sous voiles et amenons devant la gare maritime; l'équipage raffole de ces manoeuvres, surtout qu'elles se font sans que le moteur soit démarré. Bientôt, nous accosterons sous voiles après avoir viré devant le RYCO (Royal Yacht Club Ostend) dans l'arrière port; la première fois on se demandait si ça passerait. Il fallait amener au bon moment et casser l'erre avec une garde montante vivement capelée sur le navire que nous accostions.

Fin 1963, nous fîmes une croisière de 8 jours dans le nord de la Mer du Nord... on déborda une OK yole (petit dériveur) en pleine mer pour permettre à un COR de nous faire une démonstration! Ensuite sortie à Portsmouth et l'année se termina par un show à Wilhelmshaven.

1964: diverses sorties d'entraînement en vue de la croisière en Méditerranée et passage en cale sèche au chantier. Avec l'ingénieur VAN DYCK, nous conservons le gréement d'une voile d'étai d'artimon et le placement des cadènes adéquates ainsi, que les ferrures de tangons (récupérées du **Kalinika**); tout cela gratis et sans que personne ne soit au courant!

Missions en Méditerranée

Fin février, départ avec le **Van Haverbeke** vers la Méditerranée. Mauvais temps, 3 ½ jours à la voile par vent debout dans le Golfe de Gascogne, puis escale à Vigo; ensuite passage de nuit (à la voile) de Gibraltar et escale à Malaga.

De là, nous touchons Toulon. Le **Mechelen** devait nous y rejoindre pour une mission au profit de l'université de Liège mais il a «cassé» au large du Portugal et est en cale sèche à Lisbonne (il avait oublié d'en avertir BELNAV et pendant 24 heures on a été sans aucune nouvelle). Gros succès du **Zénobe Gramme** avec défilé d'autorités navales a/b, dont le regretté CPV Bonzon. Le **Zénobe** va cumuler deux missions: celle pour Liège et celle pour la Marine Nationale. Nous appareillons avec les assistants du recteur Dubuisson (université de Liège), les professeurs A. Pecqueux, Cl. Balthasart, et A. Bailly. Quelques jours au ras des cailloux pour récolter des échantillons de la faune marine locale. Cassis, les Calanques, le Bec de l'aigle etc. N'ayant pas le temps

ni l'envie de rentrer à Toulon pour débarquer les «Liégeois» j'arrange un rendez-vous au Cap Couronne où nous mettrons les intéressés à terre (dans le canot du bord). C'est la première fois qu'un navire de la FN a rendez-vous avec une auto en plein bled! Et ça marche de justesse car l'auto venait tout droit de Liège! Ensuite? route pour un quadrillage du Golfe du Lion, tous les 10 milles nautiques; il faut faire une station de courantographie, bathythermographie, températures et échantillons d'eau de mer à différentes profondeurs. Par grand fond, on met en panne. Un jeune officier français est embarqué pour ces relevés, il porte une belle casquette «tuyau de poêle» qui détonne au milieu de notre équipage. Temps maussade, Pâques en mer. Un yacht

français en difficulté (le SWIFT-SURE) est pris en remorque et ramené de nuit à bon port. Après notre campagne dans le Golfe du Lion et une dernière escale à Toulon, nous cabotons le long de la côte et relâchons à Cannes. Ensuite, passage à Monaco et contact avec l'Institut Océanographique; le 10 avril, nous sommes accueillis à La Spézia où nous faisons une série de mesures acoustiques pour le laboratoire de SACLANT qui y est installé.

Petite parenthèse: on repeint la coque et comme je trouve le gris FN très tristounet, on y ajoute beaucoup de blanc et on «omet» de repeindre le numéro de coque: c'est beaucoup plus joli comme ça!

On quitte La Spézia le 21 avril et ayant reçu la position de la bouée Cousteau à Monaco, on fait route dessus. Au petit matin, l'étrange chose apparaît, un coup de sirène et des têtes se montrent. On arrange une amarre et avec le zodiac descendu de la «Tour», toute l'équipe du **Zénobe Gramme** visite les installations de la «Bouée».

C'est aussi lors de cette campagne que le relevé précis des fonds marins de la baie de Calvi (la cartographie) a été établi et que son canyon a été découvert (cf. le Professeur Hecq de l'Université de Liège). Voir aussi l'établissement de la station de recherches océanographiques de l'Université de Liège par le Recteur Dubuisson à Calvi).

Après cet intermède, on accoste à Palma de Majorque et là; le yacht du Prince de Monaco vient s'amarrer derrière nous. Le yacht du prince est vraiment moche, on dirait un chalutier. Les promeneurs et même les chauffeurs des voitures officielles s'arrêtent à hauteur de notre coupée, persuadés que ce grand voilier est celui du Prince. Evidemment notre personnel de quart est dehors et confirme cette opinion. La Princesse Grace viendra même dire bonjour à notre sous-officier de quart tandis que ses enfants nous contemplent. Cadix sera la dernière escale de ce voyage et nous remettons en vers le Nord.

A la latitude de Lisbonne et encalminés, nous essayons de démarrer le moteur mais il refuse tout service; il en sera ainsi jusqu'à l'ar-



Dans la nuit du vendredi 27 au samedi 28 mars 1964, le mistral force le **Zénobe Gramme** à faire escale à Sète. Cette photo de l'équipage paraîtra dans le «Midi Libre».

rivée à Ostende; 6 jours à la voile par des temps très variables et souvent calmes. On rentre et on accoste sous voile et sous les regards critiques du COMAR et du COMCEDRA (12 mai). Ce premier grand voyage a duré 78 jours. Deux semaines plus tard, moteur réparé, nous appareillons à destination de Kiel pour une campagne de mesures au profit de la Bundesmarine. Le **Mechelen** a remplacé l'**Eupen**, devenu inapte au service à la mer, et c'est sa première sortie comme navire de recherches. Nous embarquons un spécialiste allemand et son matériel.

Au début rien ne marche; le navire allemand à enregistrer tombe en panne, le polygone délimité par la Bundesmarine est pris comme zone de tir par des vedettes de l'armée, le **Mechelen** perd son zodiac et quitte la zone et finalement nous rentrons dans la nouvelle base «secrète» de la Bundesmarine Olpenitz. Les mesures suivantes ont lieu soit dans le Fehmarnbelt soit au large d'Olpenitz dans le nouveau polygone. Le **Mechelen** ne participe pas à ces travaux. Une escale de mauvais temps à Orth (île Fehmarn) abrite le **Zénobe** dans un port minuscule en pleine campagne... on cueille des bouquets de fleurs en attendant une amélioration. Le 13 juin, nous appareillons pour Ostende et à peine sur le Canal de



Le **Zénobe Gramme** devant Monaco le 7 avril 1964.

Kiel, le moteur tombe définitivement en panne; nous nous en sortons à la voile mais le pilote refuse de continuer à la voile seule et nous appelons le **Mechelen**. Ce dernier tente de nous prendre en remorque, se met en travers du canal, ce que voyant le pilote refuse de continuer et commande un remorqueur militaire. Nous arrivons à l'écluse de Brunsbüttel, le remorqueur pressé de retourner (dimanche) nous lâche à couple du

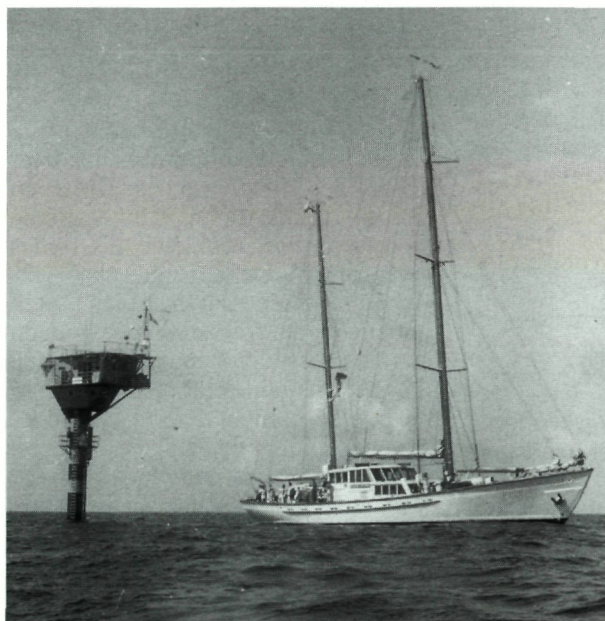
Mechelen et ce dernier refuse de nous entrer dans l'écluse!!! Que faire? Je parviens à soudoyer un petit remorqueur civil et pour une bouteille de whisky (à mes frais!) il nous mettra dans l'écluse. Cette histoire doit paraître inouïe aujourd'hui!

Un peu décomplexé, le **Mechelen** acceptera quand-même de nous sortir et remorquer sur l'Elbe. Nous sortons du fleuve à la voile mais après 2 jours de vent irrégulier puis SW, nous redemandons la remorque au **Mechelen** qui tombe bien-

tôt en panne! On repart en louvoyant par force 3 et après quelques heures, le **Valcke** nous prend à la bouée D1. On lâche la remorque devant Ostende et on rentre et accoste par nos propres moyens au GPT LOG, (ancien nom du groupement logistique).

Après cela, le **Zénobe Gramme** reste au GPT LOG pour de longues réparations à son moteur (un vieux MWM des vedettes du Rhin). La période des congés traîne les travaux en longueur, le LDV Vincent est désigné pour me remplacer et je dois l'entraîner; une partie de l'équipage dont mon second, Looffen, est mutée autant dire qu'il faut tout recommencer à zéro! Il m'est impossible de former un commandant, un premier lieutenant et un équipage en 2 mois... les quelques malheureuses sorties faites dans ces conditions le prouvent. C'est le coeur gros que je quitte ce bateau... qui m'a donné bien des soucis en 1964! Le COMCEDRA de l'époque n'est pas un homme de la voile; il recommande au nouveau commandant de se débrouiller au moteur puisque ce dernier sera, remis à neuf!

Voilà comment l'histoire de **Zénobe Gramme** a commencé. Beaucoup plus tard, je fus désigné pour amener le bateau d'Ostende à Bruxelles pour les fêtes du BRYC et je fus agréa-



Le 22 avril 1964, l'équipage visite les installations de la bouée Cousteau. Une bouée-laboratoire lancée en mai 1963 et qui permettait des observations jusqu'à 50 mètres de profondeur. Elle sera opérationnelle jusqu'en 1975.

blement surpris de constater que les qualités de l'équipage étaient tout à fait bonnes et ce grâce au 1LV Busard qui était le énième commandant a/b (il était en congé de mariage).

Je termine ce récit en citant les noms de mon équipage du début:

1MC LOOFFEN

1MR TOLPE, mécanicien

MTR AKSET, navigateur

MTR COPS, maître d'équipage

1MT BUSSENS, chef coq

MTR GOUWY

MTR VIAENE

MTR COUSSEMENT

MTR VANDRIESSCHE

MTR VAN AERT électricien de bord.

Ce sont les personnages clé du commissionnement et la mise en route du voilier.

J'ai oublié le nom du premier et excellent télégraphiste.....

J'ajoute que l'achat d'un VHF pour le ZG fut difficile à obtenir en 1963... nos navires n'avaient pas un tel équipement à bord à l'époque!

Nos plus vifs remerciements aux CPV (e.r.) Lambert, 1LV (e.r.) Benoidt, et au Professeur Hecq de l'Université de Liège pour leurs précieuses collaborations.

Photos: Collection J. Loeffen

1LV (R) A. Vittone

Beachvolleybaltornooi van de Marine

Op donderdag 21 juni 2001 organiseerde de sportsectie van Zeebrugge het eerste beachvolleybaltornooi op het strand van Heist. Voor deze eerste maal was het weer ons gunstig gezind: 22° en een lichte zeebries. Ook van de verschillende eenheden kregen we een positieve respons: 28 ploegen van allerlei pluimage schreven in voor deze portie sport op het strand. Een tornooi op het strand, met schitterend weer, is natuurlijk een aangename afwisseling voor een eenheid uit de bossen van Leopoldsburg of het asfalt van Evere.

Door het groot aantal inschrijvingen en het beperkt aantal terreinen moesten we werken met onmiddellijke uitschakeling: de ploeg die zijn eerste wedstrijd verliest moet het tornooi verlaten. De eerste wedstrijden verliepen vlot en sportief zodat we zelfs konden spelen zonder scheidsrechters. We konden gebruik maken van het zonneterras van de zeilclub van Heist zodat het wachten en supporteren een aangename bezigheid werd. De Marine had 4 ploegen die deelnamen aan dit volleybalfest. De eerste ploeg (Carbon Eddy en Knockaert Luc) klaarde de klus op één been en won met 20-6 tegen de ploeg van DKM. Door het lot moest de 2e ploeg (Vandroogenbroeck Wilfried en Hollevoet Marc) tegen de 3e ploeg spelen (Sebregts Peter en Gesquière, een burger van Clemaco die speciaal verlof genomen had). Deze wedstrijd werd door Vandroogenbroeck-Hollevoet gewonnen met 20-11. Ook de 4e ploeg (Deroo William en Van Acker Marc) van de Marine had het iets moeilijker in het mulle zand. Zij verloor tegen een ploeg van de Log Sch uit Doornik.



Tussen de verschillende wedstrijden konden de spelers en supporters, dankzij Alex Dewaele (hij is lid van de Heistse Zeilclub) genieten van een natje en een droogje. De supporters waren talrijk opgekomen, vooral de «bende» van Navmat met hun korpscommandant aan kop kwamen hun Eddy steunen. De sportsectie waardeert deze interesse van de niet-deelnemers voor dit tornooi en misschien is dit een eerste stap voor een tornooi tussen de directies met ook de niet zo fervente sport(st)ers die zullen deelnemen?

In de volgende ronde maken de 2 ploegen korte metten met hun tegenstanders. Deze laatsten zijn nochtans niet van de minsten: Dewindt en Panis spelen bij de militaire ploeg. Een ronde verder wordt het spannend voor Vandroogenbroeck en Hollevoet. Zij spelen tegen de KMS: 2 lange sperziebonen die ook nog gemakkelijk van de grond komen. Na een geploeter in het losse zand moeten zij eervol het bijltje erbij neerleggen: zij verliezen

met 25-18. Is dit misschien te wijten aan een ietsje te weinig conditie? Wij wensen Marc en Wilfried toch te feliciteren met hun prestatie als prille veertigers.

Carbon en Knockaert walsen in de ½ finale met weinig problemen over diezelfde ploeg van de KMS en spelen dus de finale. In de finale komen de eerste kleine discussies over het reglement: er zijn enkele verschillen tussen zaal en beach. Men moet er echter rekening mee houden dat de meeste deelnemende ploegen uit het zaalvolley komen. Na een hevige strijd moet de Marine genoeg nemen met de 2e plaats. Zij verloor echter tegen een ploeg die juist een buitenlandse stage beach-volleybal achter de rug had. Daaruit blijkt dat het niveau behoorlijk hoog lag. De sportsectie wenst alle deelnemers en supporters te bedanken voor hun sportiviteit en voor hun interesse in het sportgebeuren in de Marine.

B. Brulezen

Koning Albert op werkbezoek in Den Helder

Op donderdag 14 juni i.l., vloog Koning Albert in gezelschap van o.a. Minister van Defensie Flahaut, Vice-Admiraal W. Herteleer (GS) en Divisieadmiraal M. Verhulst, per Sea-King naar de binationale installaties van de Marine in Den Helder (NL). Ontvangen door Nederlandse militaire en burgerlijke autoriteiten, bezochten ze eerst het hoofdkwartier van de Admiraliteit Benelux en de Belgisch-Nederlandse operationele school en daarna scheepden ze in aan boord van het BE-fregat F 911 WESTDIEP, Commandant FKP (SBH) M. Hofman, om deel te nemen aan een adembenemende multipurpose oefening in samenwerking met het NL-fregat F 827 KAREL DOORMAN.

Niet minder dan 8 indrukwekkende demo's werden georganiseerd, namelijk:

- Tijdens de rondleiding aan boord van de WIELINGEN kwam een BE-Alouette III helikopter boven beide fregatten vliegen.
- R.A.S. (Refueling At Sea): Om de radius van een marineschip te vergroten kan het zich al varende herbevoorraden met levensmiddelen en brandstof. Ook personeel kan van het ene schip naar het andere overgezet worden. Bij de toen uitgevoerde oefening tussen de WESTDIEP en de KAREL DOORMAN werd een lichte lading overgezet.
- Fly Pass P3C: Het maritieme patrouillevliegtuig P3C-ORION wordt voornamelijk ingezet bij de onderzeebootbestrijding. Deze vliegtuigen zijn uitgerust met een aantal detectiemiddelen zoals sonoboeien om onderzeeboten op te sporen. De uit de lucht gedropte



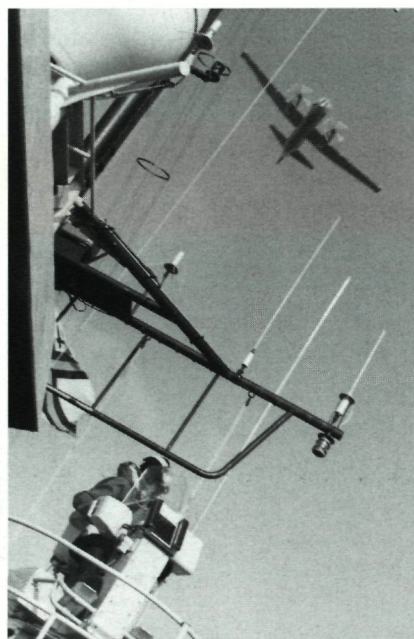
Verwelkoming van de Koning aan boord van de F 911 WESTDIEP.

Bij dit bezoek droeg onze vorst voor het eerst zijn nieuwe graad van Admiraal, evenwaardig aan die van generaal met vier sterren.

torpedo's kunnen onderzeeërs uitschakelen.

Bij de strijd tegen oppervlakteschepen wordt het patrouillevliegtuig ingezet om een omgevingsbeeld te verkrijgen en doelinformatie te verzamelen voor de eigen schepen.

- Beide schepen werden 'aangevalen' door twee BE-F-16's afkomstig van de luchtmachtbasis van Florennes. Om dergelijke aanvallen af te slaan kan de WESTDIEP b.v. Seasparrow luchtdoelraketten en zijn 100 mm. snelvuurkanon inzetten.
- De Bijzondere Bijstandseenheid van het NL-Korps Mariniers is speciaal opgeleid om een eind te maken aan terreuracties zoals gijzelingen. Bij deze demo werd een 'fast rope boarding' uitgevoerd vanuit een Lynxhelikopter.



Fly Pass en adembenemende vliegvaardigheidsdemonstratie van de P3C.



Rescue at Sea met de Lynx-heli

Kort na een 'High speed demo' soms nodig om snel te kunnen manoeuvreren bij luchtverdediging en/of tijdens onderzeebootbestrijding werd een kikvorsman in zee 'gedropt' om de rol van drenkeling te vervullen. Met behulp van een Lynx-heli van de Koninklijke Marine werd de man snel terug opgepikt. En dit allemaal terwijl er aan boord van het Belgische fregat een indrukwekkende en zeer realistische 'vuur bestrijdingsoefening' plaats had 'bakboord-midship'.

In minder dan 3 uur werden er dus zo'n acht uitzonderlijke prestaties gedemonstreerd, wat heel veel professionalisme, paraatheid en samenwerking op top niveau vergde. Tussen staf en bemanning van de twee fregatten van beide landen, en ook de NL- en BE-luchtmachten, alsook verschillende 'externe' interventie-ploegen, liep alles foutloos.

Voor iedereen die zo'n demo mocht meemaken, politici-beslissers, militaire autoriteiten of andere invloedrijke toeschouwers, was het een top prestatie van een meesterlijke coördinatie tussen diverse militaire componenten en een duidelijk bewijs dat ABNL-Den Helder prima functioneert.

De recente beslissing van de Belgisch-Luxemburgse overheid om een B.L. Transport Schip van een nieuw generatie aan te schaffen, is dus zeker verantwoord en zal ongetwijfeld zijn nut kunnen bewijzen.

Hiermee gaat België een nieuwe uitdaging aan en neemt zij haar taak en integratie ernstig binnen de Europese multilaterale werking van de strijdkrachten.

Foto's: Fr. Philips

Saint Bernard du Spuikom



Samenwerking met de F 827 KAREL DOORMAN op top niveau.



Strategisch transportschip voor België en Luxemburg

In het kader van het «Moderniseringsplan van de Krijgsmacht 2000-2015» besloot de Belgische regering om een strategische transportcapaciteit uit te bouwen. Door de veranderde internationale veiligheidssituaties en de opdrachten in het kader van crisis management operaties, PSO's en humanitaire interventies in multinationaal verband, komt steeds meer nadruk te liggen op mobiliteit en logistieke ondersteuning van de contingents. Zowel België als Luxemburg waren zich bewust van het tekort aan een strategisch maritiem transport om strijdkrachten in crisiszones in te zetten.

Op 01 juni 2001 keurde de minister-raad het project voor de bouw van een Belgisch/Luxemburgs strategisch transportschip (BLTS/ NTBL*) goed. België zal 75% van het geplande budget van 7 miljard BEF voor zijn rekening nemen, Luxemburg 25%. De exploitatiekosten van het schip zullen gelijkwaardig verdeeld worden. Het programma voorziet de aanvang van de bouw van het schip in 2002 en ingebruikname ten laatste in 2008.

Het schip zal aan onze Marine, en de Belgische en Luxemburgse strijdkrachten in het algemeen, een grote flexibiliteit en inzetbaarheid geven en de mogelijkheid bieden om een grote hoeveelheid materieel te transporteren. De inzetscenario's van de NTBL zijn gebaseerd op de gemeenschappelijke opdrachten van de Belgische en Luxemburgse krijgsmachten, met name:

- deelname aan crisis management operaties
- inzet in het kader van defensiediplomatie
- NEO (Non-combattant Evacuation Operations - repatriëring van landgenoten) en militaire evacuatie-operaties
- humanitaire hulp
- samenwerken met andere ministeriële departementen.

Daartoe moet het schip volgende functies kunnen vervullen:

- leveren van transport- en steunfaciliteiten
- materiaal van een (Belgisch-Luxemburgse) Battle Group, ter grootte van een gemechaniseerd bataljon, vervoeren en autonoom in- en ontschepen
- logistieke, medische en commando- en communicatiefaciliteiten
- ondersteuning van helikopteroperaties.
- optreden als Commando- en logistiek steunschip voor MCM operaties

Om al deze functies te vervullen dient het schip over volgende capaciteiten te beschikken:

- een hangar te hebben waarin minimaal 1850 lane meters voertuigen (300-tal voertuigen, gaande van tanks tot jeeps en een 20-tal containers) en ISO-20voet containers, een Antenne Chirurgicale Parachutable (ACP =

bestaande uit 6 ISO-20 voet containers) en 5 middelzware (16 ton) helikopters kunnen vervoerd worden. Bijkomend aan de 1850 lm dient men nog maximaal 900lm voorzien voor lichte voertuigen of ISO-containers, eventueel op de buitendekken.

- over snelle en autonome laad- en loscapaciteiten te beschikken, voorzien via klassieke middelen zoals laadbruggen ('ramps' achteraan en zijdelings), kranen, liften, heftrucks. Tevens dient het schip een laad- en loscapaciteit op zee te hebben met laad- en losbarges (via intern dok of zijdelings takelsysteem) en helikopters. Het moet mogelijk zijn om 3 helikopters gelijktijdig te laten opereren (2 in operatie, 1 stand-by). Deze helikopters moeten in de hangar kunnen geschut worden.
- op te treden als steuncapaciteit voor C³I (Command, Control, Communications and Information). In haar functie van C³I schip zal het schip de beschikking hebben over eigen zelfverdedigingssystemen en moeten helikoptervluchten en SAR-operaties kunnen gecoördineerd en gecontroleerd worden. Tevens dienen er middelen voor MCM commando-operaties en 2 communicatiecontainers van de Landmacht aan boord genomen worden.
- uitgebreide logistieke steun verlenen voor de troepen aan land,

* BLTS = Belgisch-Luxemburgs Transport Schip; NTBL = Navire de Transport Belgo-Luxembourgeois

met name initiële steun verlenen aan contingent van +/- 1000 personen tot de nodige installaties aan de wal geïnstalleerd zijn. Het schip moet ook logistieke steun kunnen verlenen aan troepen aan land en aan varende eenheden en MCM-eenheden onderweg bevoorraden. Vermits het schip ook de functie van bevoorrader dient te vervullen zal het dienen te beschikken over 2 RAS-posities voor langszij afge-meerde schepen en het schip zelf moet onderweg kunnen gasolie geven en ontvangen.

- een medische steuncapaciteit van 1e en 2de echelon aan boord hebben. Hiervoor zal de hospitaal- infrastructuur bestaan uit 2 operatiezalen, 1 intensive care-lokaal (incl. ter behandeling van brandwonden), 40 bedden, labo's, radiografie- en echografie faciliteiten, een mortuarium en een noodziekenboeg.
- voldoende logiescapaciteit bieden aan een standaardbemanning van 60 (waaronder 15% vrouwen), uitbreidbaar tot 130 in functie van de opdracht, bvb. bij logistieke en medische operaties, MCM operaties of helikopteropdrachten. Bijkomend moet er nog vast logies voorzien worden voor 200 passagiers (70 in cabines en 130 in ISO-20ft logementcontainers). Voor korte duur (max. 48 u) moet het mogelijk zijn om, naast de bemanning van 130, 650 personen in te schepen. Verwacht wordt dat een deel van de bemanning ook uit Luxemburgers zal bestaan.
- uitgerust is met een zelfverdedigingcapaciteit. Deze kan bestaan uit 2 kanonnen, 2 lanceerplatformen voor lokmiddelen (chaff

launchers), en over de mogelijkheden om 2 CIWS voor nabije verdediging, Mistralraketten, 4 machinegeweren, een anti-torpedosysteem en een mijnenontwijingssysteem aan boord te installeren.

Het bestek laat 2 oplossingen toe inzake het type schip; hetzij een schip met een dok, waarbij de in- en ontscheping via het water gebeurt met behulp van barges, hetzij een schip waarbij de in- en ontscheping gebeurt met gemotoriseerde pontons.

Grootte, noch lay-out van het schip zijn momenteel vastgelegd. De hieronder vermelde technische kenmerken dienen dan ook beschouwd te worden als zuiver indicatief:

Lengte: 180 à 200m

Breedte: 27 à 33m

Diepgang: max. 6.2m

Waterverplaatsing: +/- 19.000 ton (volbeladen)

Maximale snelheid: 18kn min

Autonomie: 9000 zeemijl aan 15kn of 6000 zeemijl aan 18kn

Helikopters: 3 middelzware helikopters zoals bvb. het type NH-90 of EH-101 Merlin

Vanwege de mogelijke inzet van het schip in operaties in een internationaal verband zal, om redenen van interoperabiliteit, de noodzaak bestaan om een groot gamma van nationale en geallieerde helikopters te kunnen inzetten; met name de verschillende types helikopters thans in dienst bij de Belgische krijgsmachten kunnen inzetten, met name Alouette II en III, Augusta A109, de Sea King Mk V en de toekomstige middelzware helikopters

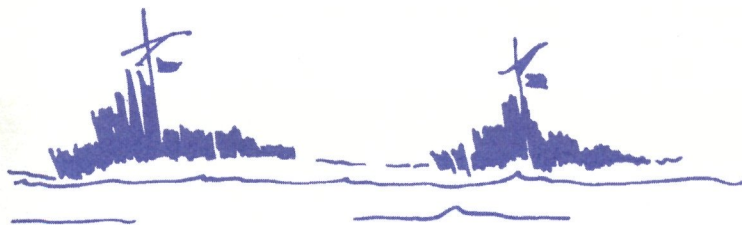
(gelijkwaardig aan de NH90, S92 of de EH101). En verder voor wat betreft de geallieerde helikopters:

- Lichte types - AB212, Lynx, SH2 Sea Sprite en UHI Iroquois
- Middelzware types - CH46 D Sea Knight, EH101 Merlin, NO90, SH 60B/F Sea Hawk en UH60A Black Hawk
- Zware types - CH53 A/D Sea Stallion, Super Stallion en CH47D Chinook. En ook de vertikaal opstijgende en landende vliegtuigen Sea Harrier en V22 Osprey.

Omdat het schip zal opereren in nauwe vaarwateren en kort onder de kusten, speelt de manoeuvreerbaarheid een zeer grote rol. Daarom zal het uitgerust worden met 2 'propulsion drives' (POD's), in combinatie met krachtige boegschroeven.

Het schip moet ook in staat zijn een initieel jaarlijks vaarprogramma van 208 zeedagen (= 5000 uur) te hebben terwijl het onderhoudsconcept een gemiddeld technisch beschikbaarheidniveau moet kunnen garanderen van minimaal 300 dagen per jaar. Er wordt rekening gehouden met een onbeschikbaarheidsperiode van 14 dagen om de 3 jaar voor een droogzetting, en 2 maanden om de 6 jaar voor een groot onderhoud. De levensduur moet 40 jaar bedragen.

G.A.H. Toremans



Aux heures du péril:

Les combats de la Marine Royale des Pays-Bas

De larges couches de la population hollandaise se réjouissent du sort réservé à leurs princes. L'héritier présomptif a vu se lever l'obstacle à ses noces avec la fille d'un ministre ayant servi sous une dictature étrangère. Son frère cadet a pris le devant en épousant la fille d'un ministre du terroir. Ces événements refoulèrent toutefois dans l'ombre le 60ème anniversaire de la renaissance de la Marine Royale des Pays-Bas, après les ravages de la première année de la guerre 1940-1945.

Les marins néerlandais firent preuve, pendant plus de quatre ans, de rares mérites alors que la force terrestre capitula après 5 jours. Attaquées le 10 mai 1940, en même temps que la Belgique, la France et le Grand-Duché du Luxembourg, par les armées du IIIème Reich, les divisions du général Winkelman capitulèrent le 15. Au cours de cette brève période la marine paya un lourd tribut à la guerre, qui allait durer plus de quatre ans. Vingt-quatre navires furent perdus, notamment le torpilleur Van Galen et la canonnière Johan-Maurits van Nassau. Des capitaines chanceux réussirent pourtant à sauver leur navire et à se réfugier en Angleterre. Ce fut particulièrement le cas du croiseur Sumatra, qui allait avoir l'honneur de conduire la princesse Juliana et ses enfants au Canada.

L'heure de la riposte

Dès 1941 l'heure de la riposte efficace sonna. Des navires endommagés reprirent la mer et contribuèrent à la sécurité des convois entre les Etats-Unis et l'Angleterre. Les sous-marins O21, O22, O23 et O24, ainsi que le croiseur léger Jacob van Heemskerck, eurent le privilège d'échapper à la vigilance de l'ennemi et d'entrer rapidement en action. Quatre petits bâtiments, les Cruno, Nautilus, Van Meerland et Jan van Gelder furent transformés soit en escorteurs, soit en dragueurs de mines.

Le moindre navire était le bienvenu en Grande-Bretagne alors que le

tonnage allié subissait des pertes énormes. Les U-Booten de l'amiral Dönitz ravageaient en effet les convois; les pertes étaient dévastatrices non seulement entre les USA et l'UK, mais également en Méditerranée où l'aviation et la flotte italiennes, aidées par les escadrilles de la Luftwaffe de Göring, s'acharnaient sur les navires qui ravitaillaient le théâtre d'opérations de l'Afrique du Nord. Le torpilleur néerlandais Isaac Sweers y participa pendant plusieurs mois aux missions d'escorte mais le mauvais sort s'abattit sur lui lors du débarquement anglo-américain de novembre 1942 en Afrique du Nord: une torpille lancée par un sous-marin eut raison de son courageux équipage.

Parmi les chanceux: le navire-instructeur Van Kinsbergen, qui se trouvait aux Indes Orientales lors de la déclaration de guerre, et qui entreprit la chasse aux cargos ennemis et coula 66.000 tonnes. Il participa également à des patrouilles anti-sous-marines. Mentionnons également les canonnières Flores et Soemba qui participèrent au débarquement en Sicile, puis en Italie, avant de prendre part à l'opération Overlord en Normandie et d'harcéler de leurs feux l'Atlantik Wall de l'ingénieur Todt.

Alors que la guerre se développait en Extrême-Orient, le rôle stratégique de Madagascar, la grande île de l'océan indien annexée par la France et pacifiée au début du siècle passé par le futur maréchal Galliéni, prit une ampleur croissante. Le Van Heemskerck et deux contre-torpilleurs s'y distinguèrent. Ils

participèrent par la suite à la protection des convois entre l'Australie, les Indes britanniques et l'Afrique.

Une bataille fatale

La majeure partie de la flotte hollandaise, y compris ses trois principaux navires, était stationnée aux Indes néerlandaises. C'est ainsi que les croiseurs De Ruyter, Java et Tromp furent engagés dans la fatale bataille de la Mer de Java de fin février 1942, en même temps que sept torpilleurs. Le tout formait une véritable Combined Striking Force, composée de navires néerlandais, américains, anglais et australiens,



Lancé le 20 mars 1946, le porte-avions Karel Doorman porte le nom de l'amiral mort dans la mer de Java en février 1942.

Photo: P. Eygenraam

sous les ordres de l'amiral Karel Doorman (23.04.1889-27.02.1942). Combat inégal en raison de la suprématie des escadres navales et de l'aviation japonaises. Ce fut un véritable désastre pour les alliés. Alors que le navire-amiral hollandais, le De Ruyter, comptait un équipage de 436 hommes, avec comme principal armement 7 canons de 15mm, les navires nippons du type Yamato étaient pourvus de 24 pièces de 15mm et avaient un équipage de 2.498 hommes. Le modeste De Ruyter coula corps et biens le 27 février. Le puissant Yamato quant à lui ne survécut pas à la guerre; le 7 avril 1945, au large d'Okinawa, son sort fut scellé sous les assauts de l'aviation alliée.

La sanglante bataille de la Mer de Java eut pourtant un rescapé: le croiseur léger Tromp réussit, en effet, avec un équipage de 380 hommes, à échapper à l'hécatombe. Il participa ensuite aux opérations de Sabang et de Soerabaya et regagna en 1947, après sept ans d'absence, la métropole.

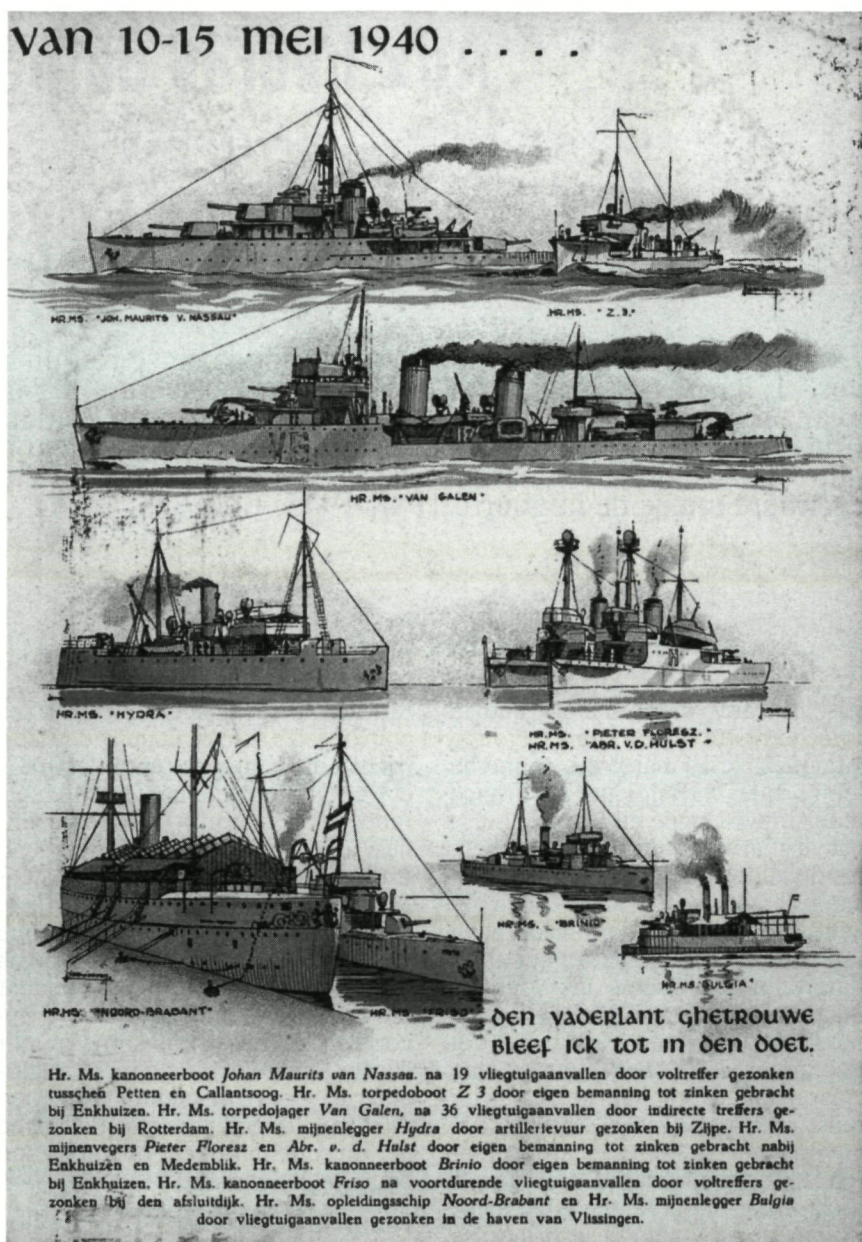
Les sous-marins et les motorships

Les navires de surface comme le Jan van Brakel et le Koningin Wilhelmina furent constamment à la tâche comme navires d'escorte. Les sous-marins hollandais ne furent pas moins actifs; si les O13 et O22 furent perdus, le O21 et surtout le Dolfijn s'illustrèrent au combat; ce dernier torpilla un sous-marin allemand en surface. Le O16 torpilla quatre navires marchands nippons sur la côte de Malakka. Les O21, O23 et O24 menèrent de concert de fructueuses campagnes en Mer de Java; ensemble ils coulèrent plus de 200.000 tonnes ennemies.

Les services rendus par les motorships armés de deux torpilles et opérant au départ de Douvres et de Dartmouth, furent considérables. Une seule embarcation fut perdue.

Les chalutiers de pêche de Scheveningen, transformés en dragueurs, eurent leur part dans le succès final des alliés: ils détruisirent 250 mines.

Quant à l'aviation de marine, celle-ci s'activa aux côtés de la Royal Air Force et de l'US Air Force, non sans subir des pertes considérables s'élevant à 45% du personnel navigant.



Collection: J.-C. Vanbostal

Signalons enfin qu'en hommage au brillant amiral qui laissa sa vie dans la bataille de la Mer de Java en novembre 1942, la marine royale des Pays-Bas compta dans ses rangs deux porte-avions du nom de Karel Doorman. Le 20 avril 1988, Sa Majesté la Reine Beatrix baptisa la première «Multi-purpose» frégate «Karel Doorman» qui donne ainsi son nom à une nouvelle classe de 8 navires.

En guise de conclusion

Malgré sa prompte et inéluctable capitulation du 15 mai 1940, la contribution des Pays-Bas à la victoire alliée est substantielle. Elle justifie l'admiration. Nos voisins

du nord ne subirent pas seulement, tout comme les Belges, une brusque et redoutable invasion, mais ils connurent également les affres d'une pénible occupation sous le joug du Gauleiter Seyss-Inquart, bien plus impitoyable que le général Van Falkenhausen, responsable pour la Belgique et le nord de la France.

Il importe aujourd'hui de rendre justice aux combattants d'autrefois.

P. Eygenraam

Maritiem panorama

Ter bevordering van de kustvaart

SHORT SEA SHIPPING VLAANDEREN OPENT WEBSITE

Een tweetal maanden geleden heeft het Promotiebureau Kustvaart Vlaanderen een website ontworpen die zopas officieel werd geopend en aan de media voorgesteld werd in het Vandammehuis te Zeebrugge. Zowel voor de havengebruikers als voor de transportsector te lande wil de website als markt-prospectator fungeren ten dienste van de Europese economie. Daartoe werd ze gelinkt aan websites van 11 Europese promotiebureaus ter bevordering van de kustvaart.

Het gaat goed met Short Sea Shipping (SSS), niet alleen in Vlaanderen, maar ook in heel Europa. Omdat SSS bijdraagt tot de modal shift van het wegvervoer naar ondermeer de waterweg, werd in 1998 voor het eerst een vraag gesteld naar de oprichting van een promotiebureau voor de kustvaart. De vraag ging uit van de Vlaamse Havenvereniging. De privé-bedrijven uit deze vereniging hadden hiertoe aangedrongen en oordeelden dat dit initiatief best in handen lag van de overheid. Met steun van Minister Stevaert werd dan de basis gelegd van een organisatie die zich zou inlaten met de niet-commerciële promotie van de kustvaart in Europees perspectief.

SSS als grensoverschrijdend modus

Ook voor België was de inzet beslist belangrijk. Het wegverkeer veroorzaakt hoe langer hoe meer files en de economische schade hieraan verbonden is gekend. De promotie van SSS kon hierin een belangrijke bijdrage leveren. De initiatiefnemers van het project kregen vrij vlug de wind in de zeilen. Promotie SSS werd bij Promotie Binnenvaart Vlaanderen ondergebracht en kreeg in 1998 van de overheid een budget van ca. 3 miljoen BEF. De promotie van de kustvaart was hiermee gestart, hierbij gesteund door De Administratie Waterwegen en Zeewezen, en de vier Vlaamse zeehavens. Ook werden goede banden gelegd met de Europese Commissie.

Intussen is SSS uitgegroeid tot een grensoverschrijdend modus. Het schenkt aandacht aan de ontwikkeling van een Europees Shortsea Netwerk (ESN) dat op het ogenblik 11 Shortsea Promotion Centers telt. Op Vlaams initiatief werden de Europese collega's in Antwerpen in december 2000 samengebracht.

Ondertussen werd aan een portaal website gewerkt met links naar alle Promotion Centers.

Thans is de hoofdactiviteit van Shortsea Shipping Vlaanderen gericht op het bekend maken van haar promotiebureau en op het aansturen van de marktspelers op het gebruik van SSS. Dit doet ze op een niet-commerciële basis. Haar deelname in het Eu-project bedraagt 45.000 euro en haar dotatie zo'n 10 miljoen BEF/jaar.

Kustvaart 49% van de totale trafiek

Het promotiebureau van Kustvaart Vlaanderen opereert thans op volle kruissnelheid. Tot de activiteiten behoren persconferenties, seminars en advertenties. Ook nog gerichte bezoeken aan marktspelers, deelnames aan internationale beurzen en het uitgeven van nieuwsbrieven. Met de 11 Europese promotiecentra van Shortsea Network onderhoudt het contacten, gemeenschappelijke standpunten worden genomen, grensoverschrijdende problemen besproken, en hulp verleend aan de pasopgerichte promotiecentra.

Ook aan de administratieve problematiek schenkt SSS aandacht. Over documenten met betrekking tot de lading werd studiemateriaal verwerkt. Concreet gaat het over items van zeer uiteenlopende aard zoals IMO-FAL documenten, scheepscertificaten, de reglementering voor gevaarlijke goederen, douanetech-nische verplichtingen, enzomeer.

Om de resultaten van de promotie-actie te meten, heeft Promotie SSS cijfermateriaal verzameld en verwerkt. Als basis werden de cijfers van 2000 verzameld in de 4 Vlaamse zeehavens en op het Vlaamse water-wegennet. Uit de tabel hiernaast blijkt dat Shortsea Shipping liefst 49% van de totale trafiek bedroeg. Op de vaarwegen van de dienst voor de Scheepvaart werd 772.420 ton vervoerd met 562 kruiplijncoasters. Op het Zeekanaal werden 727 coas-ters geregistreerd met 967.668 ton in 2000. Voor het 1ste halfjaar 2001 merkt men een identieke evolutie. Het belang van Shortsea Shipping voor onze economie is dus overduidelijk.

De SSS-website

Een laatste initiatief van SSS Vlaanderen is dus het openen van een tweetalige website die voor de marktspelers een belang-rijk instrument moet worden. Zoals

SSS-trafiek in 2000			
	Totale tonnage	SSS-tonnage	Aandeel SSS
Antwerpen	130.530.626 t	58.701.027 t	44,97%
Zeebrugge	35.474.593 t	24.428.817 t	68,86%
Gent	24.039.017 t	9.129.512 t	37,98%
Oostende	4.307.026 t	4.307.026 t	100,00%
Totaal	194.351.262 t	96.566.382 t	49,69%

voor de hele promotie is bij de web-site een strikt niet-commerciële bena-dering aangewend. Promotie SSS is immers alleen een bemiddelaar tussen de partijen en wil zich niet moeien met tarieven en contracten allerhande. De website is wellicht klein, maar levert beslist heel nuttige informaties zoals de voorstelling van de SSS-activiteiten, de contactmogelijkheden, uitgebreid havennieuws, afvaartlijsten van schepen, nieuws over de Euro-pese promotiebureaus, aanvragen voor dringende ladingen en dies meer.

De website werd twee jaar geleden ontworpen, is nu volledig operatio-neel en werd officieel voorgesteld en geopend op 2 augustus jongstleden. In hoofdzaak gaat het dus om het pro-moten van het Europese kustvaartver-keer dat het dichtslibben van onze autowegen moet tegenwerken. Ze is

dan ook gericht tot alle haven-gebruikers en zal daarom bin-nenkort gelinkt worden aan alle andere Europese Shippingbureaus. Voor meer info, raadpleeg zelf de nieuwe website: www.sssbe.com.

H. Rogie

Renovatiewerken - Metaal- & PVC-Constructies



Aneca Renaud

Lotuslaan 105 - 8400 Oostende, Reg. nr. 05.23.1.0

GSM: 0475 - 67.08.20 Tel. & Fax: 059/50.91.22

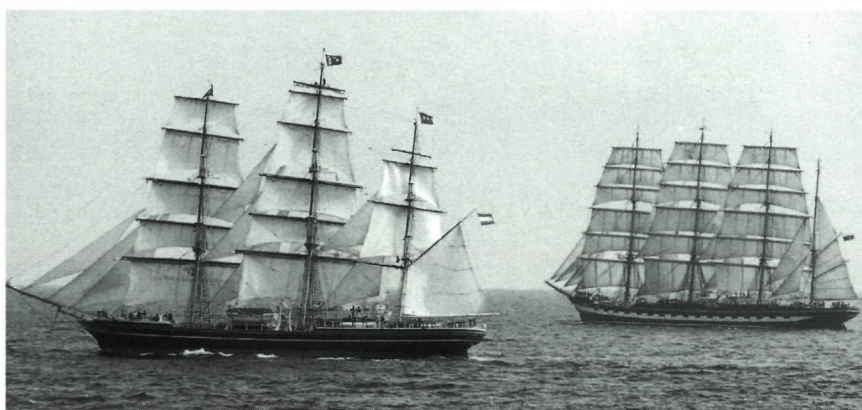
www.aneca-renovatie.be

Dakbewerking Polyester - Sanitair - Warmte- & Geluidisolatie

La mer à voir!

... pourrait être le sous-titre de la célèbre CUTTY SARK TALL SHIP'S RACE¹ qui, depuis 1956, permet à des dizaines de jeunes de 15 à 25 ans, d'origines et de cultures différentes, d'embarquer à bord d'authentiques windjammers pour œuvrer 'main sur main' avec des équipages professionnels, découvrir la mer et déplacer au-delà de l'horizon, les frontières de leur univers familial.

Le but de cette course, qui réunit des dizaines de voiliers répartis en différentes classes (dont la A regroupe cette année pas moins de 26 grands voiliers à 3 ou 4 mâts), n'est pas de récompenser le premier concurrent qui franchit la ligne d'arrivée, mais bien l'équipage qui a le mieux œuvré pour le développement de l'esprit de fraternité internationale parmi les gens de mer. C'est à celui-ci, plébiscité par l'en-



Le Stad Amsterdam sert le vent et prend ses marques par rapport au 4 mâts-barque russe Kruzenshtern.

semble des participants, qu'est attribué un joli et très convoité trophée en argent. L'an dernier il fut décerné aux marins du trois-mâts barque mexicain Cuauhtemoc; en 1999, à ceux du polonais Poloria.

Cette année, plus de 110 beaux et fiers voiliers venus de 20 pays, s'étaient donné un premier rendez-vous à Anvers, du 5 au 8 juillet dernier. Après 1985, 1990 et 1993, notre pays avait en effet, une fois de plus, l'honneur d'accueillir les Statsraad Lehmkuhl, Georg Stage, Alexander Von Humboldt, Dar Młodzieży, Cuauhtemoc, Stad Amsterdam, Palinuro, Shabab Oman et autres Sedov ou Kruzenshtern, en un très marquant événement maritime placé sous la bannière de l'International Sail Training Association.

Après un week-end d'escale où plus d'un million de visiteurs se pressèrent sur les quais et autour des bassins pour les admirer, ces seigneurs de la mer quittèrent la métropole pour venir s'aligner le 9 au matin, à l'ouvert de Zeebrugge, derrière la ligne de départ.

Dès 9h.30, la frégate belge F 910 Wielingen sur laquelle avait embarqué le couple royal, accompagné de nombreuses autres éminentes personnalités, se rendit aux atterrages de l'Akkaert Bank, d'où le Roi allait donner le signal du départ d'un challenge qui emmènerait 3.000 officiers et membres d'équipage vers d'autres horizons nommés Alesund (N) et Bergen avant de rejoindre Esbjerg (DK) début août.

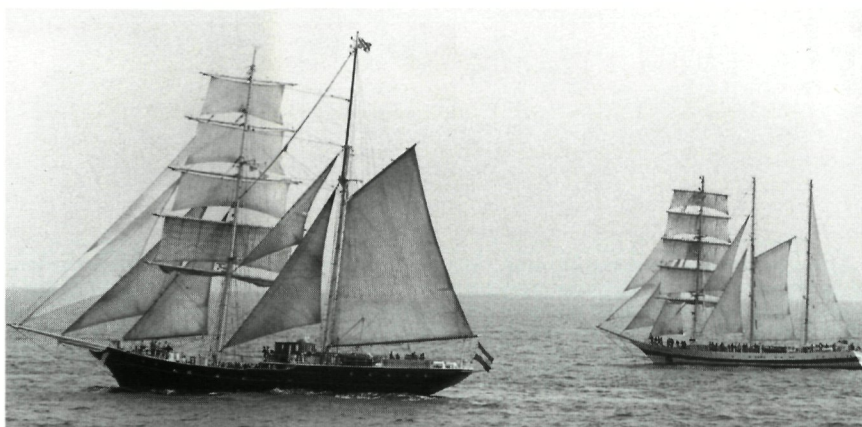
A 11h.00 précises, les 26 gréments-carrés de la classe 'A' prirent leur erre pour franchir la ligne de départ virtuelle formée par les M923 NARCIS et ZEEMEEUW de notre Marine, bientôt suivis par les autres coureurs de vents de tous bords, y compris notre A958 ZENOBE GRAMME.

Là, dans l'effervescence du départ, un équipier du REGINA GERMANIA (Hambourg) glissa au cours d'une manœuvre de virement de bord et s'occasionna une méchante fracture du pied. Le temps d'une vacation-radio, le WIELINGEN mit son RIB (Rigid Inflated Boat) à l'eau



Le Roi et la Reine sont accueillis à bord du F 910 WIELINGEN.

¹ Lire également à ce propos «The Cutty Sark Connections» paru dans Neptunus de juin 1995.



Le schooner-brig hollandais SWAN FAN MAKKUM, de conserve avec la barque polonaise POLORIA.

et dépêcha le Medic du bord vers le schooner. L'infortuné blessé qui désirait tellement faire cette course, fut rapidement transféré vers l'infirmerie de la frégate, avant d'être finalement hélitreuillé par un Sea-King de Coxyde et transporté vers l'A.Z. de Bruges. Affligeante intervention certes, mais belle démonstration s'il en fut, d'une parfaite gestion d'accident en mer.

Le vent faible du S.W. (2 à 3 B.) qui ondoyait la mer ce matin-là, ne permit pas à l'impressionnante armada de partir au galop, vent sous vergues. Mais le spectacle offert par ces belles cathédrales océanes défilant paresseusement devant le spectateur favorisé, était d'une fabuleuse et rare beauté. Superbement anachronique aussi !

De cet envol sous le soleil presque exactement, nous retiendrons aussi la collaboration inconditionnelle de notre Marine et la présence de la famille royale à un événement où les jeunes, ambassadeurs du monde, sont les acteurs privilégiés et le motif même de cette entreprise à l'échelle planétaire.

D'ores et déjà rendez-vous est pris pour la prochaine édition qui, en 2002, conduira d'autres jeunes d'Alicante à Malaga, La Coruña, Brest, Santander et Portsmouth. En attendant de les revoir à Zeebruges lors d'une escale officielle du 21 au 25 août 2002 ou d'une exceptionnelle escale festive en 2005.

A voir sans modération!

Photos: Fr. Philips

Saint Bernard du Spuikom



Un spectacle d'une fabuleuse et rare beauté. Superbement anachronique!

Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning



FRANK DIERICKX Informatica

FDI bvba

Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90
e-mail frank@fdi.be

Een Container-Terminal voor Brussel-Haven

Meer dan 1000 jaar geleden ontstond Brussel aan de oever van de Zenne. Vandaag de dag is de huidige Brusselse haven niet meer dan de voortzetting van een, sinds de grijze Middeleeuwen, belangrijk water-communicatieknooppunt. Ze is nu de tweede binnenhaven van het land en is toegankelijk voor zowel binnenschepen als zeeschepen tot 4.500 T. en op amper 5 uur en twee sluizen van Antwerpen. Het Brussels havengebied heeft 12 km. kaaien langsheen haar 14 km. lange waterweg en verwerkt jaarlijks meer dan 18 miljoen ton goederen: olie-producten, bouw materiaal, landbouw- en metaalproducten, voedingsmiddelen, enz., waarvan nagenoeg een derde via de waterweg.

Het geheel complex telt meer dan 300 bedrijven, goed voor 12.000 jobs waarvan 8.000 rechtstreeks.

In haar verdere ontwikkelingsfase, werd onlangs de door de Brusselse havenbestuurders en -bedrijven lang verwachte containerterminal ingehuldigd, in aanwezigheid van tal van politici, ondernemers en geïnteresseerden.

Deze nieuwe vestiging door overheid en privé beantwoordt aan een noodzaak die enerzijds het gevolg is van de groei van het containertransport en anderzijds voortvloeit uit het feit dat de Brusselse zeehaven zich op een ontplooiing afstemt waarin de intermodaliteit aan belang wint.

Volgens de heer Ch. Huygens, directeur-generaal van de Haven van Brussel, voldoet de haven met de inrichting van een trimodale (water-, baan- en spoorverkeer) containerterminal ten volle aan haar drie strategische hoofdlijnen, namelijk:

- Een impuls geven aan de groei van de toegevoegde waarde die de jongste jaren waargenomen werd bij de goederen die in Brussel verscheept worden.

- De internationale rol van Brussel versterken middels een uitwisselingsplatform op het knooppunt van grensoverschrijdende verkeersassen en op deze wijze meespelen met de drie transportmodi in het Trans-Europees netwerk.

- En tenslotte de inspanningen voortzetten op het vlak van de stadintegratie: streven naar een harmonische ontwikkeling van een binnenhaven in de stad.

Het samengaan van deze drie strategische lijnen stelt de haven in staat haar opdracht als openbare dienst met sociaal-economische roeping doeltreffend te vervullen, aldus nog Ch. Huygens.

Met een totale oppervlakte van 8 ha. zal de nieuwe terminal een overslagca-

paciteit hebben van zo'n 20.000 containers. De laad- en loskaaien zijn 235 m. lang en bieden een diepgang van 6,5 m. Het laadvermogen van de reusachtige kraan bedraagt 41 T. met een hefsnelheid van 20 m./min. Max. handelingen per uur: 22 heen en weer.

Met het in dienst stellen van deze nieuwe terminal, heeft Brussel voor het nieuwe millennium alle troeven in handen om een multimodaal logistiek centrum op Europees niveau te worden.

Saint Bernard du Spuikom



NICE TO KNOW



De Jachten van Leopold II

Enkele maanden geleden be-landde op onze redactie een zeer interessant en omstandig artikel over de diverse jachten van Koning Leopold II en meer bepaald het stoomjacht Alberta. Spijtig genoeg ontvingen wij die tekst via diverse tussenpersonen en zijn wij er niet in geslaagd de naam van de auteur te achterhalen. Omdat wij in principe geen artikel wensen te publiceren zonder de naam van de steller te vermelden, en ook omdat de fotokopieën die wij ontvingen niet altijd duidelijk en sommige gedeel-ten ervan zelfs onleesbaar zijn, ver-zoeken wij de auteur zich zo snel mogelijk te willen kenbaar maken bij de redactie.

J.- C. Vanbostal, Hoofredacteur

Optredens van de Muziekkapel van de Marine

28/09/01 Moerzeke
Plantentuin Ommegangstraat
Concert 20u00

22/10/01 Ieper
Herdenkingsplechtigheid van de
gesneuvelden WO I

11/11/01 Brussel
Congreskolom Herdenking
Wapenstilstand

16/11/01 Roeselare
CC «De Spil»
Galaconcert 20u00



Kent U de Vriendenkring Gepensioneerden van de Zeemacht/Marine?

VGZM/APFN

Voor diegenen die onlangs of sinds geruime tijd de actieve dienst van onze Marine verlieten, bestaat er sinds 22 jaar de Vriendenkring Gepensioneerden van de Zeemacht. Dit gebeurde op 20 november 1979 met de steun van de toenmalige Staf van de Zeemacht. Een veertigtal enthousiaste oud-gedienden hadden hiertoe het initiatief genomen. Vandaag mag de vriendenkring er prat op gaan dat zij bijna 1.000 leden telt en één van de grootste militaire verenigingen van het land is.

De doelstellingen van de vriendenkring, afgezien van alle politieke, filoso-fische en taalkundige overwegingen, zijn hoofdzakelijk:

- alle gepensioneerden van de Zeemacht / Marine, alsook de weduwen van overleden collega's, te groeperen in **één** vereniging zonder onderscheid van rang en stand;
- de traditie van de Zeemacht / Marine in ere te houden in een geest van kameraadschappelijkheid en solidariteit;
- nauwe contacten met de Staf en de Grote Commando's van de Marine te onderhouden om aldus de Marine van morgen beter te kennen.

De aangewende middelen om deze objectieven te bereiken zijn:

- een **Driemaandelijks Tijdschrift** dat u uitgebreide informatie bezorgt over onze activiteiten, over de Marine, alsook over maritieme en sociale onderwerpen die u aanbelangen;
- de organisatie van een **Jaarlijkse Algemene Ledenvergadering** en een **Korpsmaaltijd** gevolgd door een dansnamiddag;
- het inrichten in het **Koninginnehof** van recreatieve namiddagen;
- het bijwonen van militaire en vaderlandslievende plechtigheden met eigen vaandel;
- het samenwerken met de **Marineclub** van Oostende waar u tweemaal per week gezellig kunt samenkomen in een typische zeemansfeer.

De vriendenkring wordt thans gerund door zeven bestuursleden onder het voorzitterschap van Erekapitein-ter-zee J.-C. Liénart. De inkomsten waar-over de vereniging beschikt, bestaan uitsluitend uit het lidgeld van de leden. Vanaf 1 januari 2002 bedraagt het lidgeld 8€ voor de oud-gedienden en 7€ voor de weduwe van een lid van de Zeemacht / Marine.

De bestuursleden van de vriendenkring richten een oproep tot de oudge-dienden van onze Marine die nog geen lid van de kring zijn. Zij kunnen bij onze grote familie van gepensioneerden aansluiten door hun lidgeld te stor-ten op rekeningnummer 953-0384392-42 van VGZM/APFN, A. Vermey-lenstraat 49 te 8400 Oostende. Voor meer inlichtingen kunnen ze terecht op het secretariaat, Briewersweg 70 te 8310 Brugge, tel. 050/35.95.80.

Oud-gedienden van onze Marine, kom allen onze rangen aanvullen!

*H. Rogie
Vice-Voorzitter
VGZM/APFN*



Connaissez-vous l'Amicale des Pensionnés de la Force Navale/Marine

VGZM/APFN

Pour ceux qui ont quitté récemment ou depuis quelque temps déjà le service actif de notre Marine existe depuis 22 ans déjà l'Amicale des Pensionnés de la Force Navale. Cette association fut en effet fondée le 20 novembre 1979 avec l'appui de l'Etat-major de la Force Navale de l'époque. Quelque quarante anciens dévoués et enthousiastes en prirent l'initiative. Aujourd'hui, l'amicale compte près de 1.000 membres et peut donc se targuer d'être une des plus grandes associations militaires du pays.

Les objectifs de l'amicale, hors de toute considération politique, philosophique et linguistique, visent essentiellement à:

- grouper tous les retraités de la Force Navale / Marine, ainsi que les veuves de nos collègues décédés, dans **une seule** association sans distinction de grade ou de rang;
- honorer les traditions de la Force Navale / Marine dans un esprit de camaraderie et de solidarité;
- garder le contact avec l'Etat-major et les Grands Commandements de la Marine afin de mieux connaître la Marine de demain.

C'est avec les moyens suivants que nous comptons atteindre ces objectifs:

- la publication d'un **Bulletin d'Information** trimestriel qui vous apporte les nouvelles de nos activités et celles de la Marine ainsi que des articles traitant d'événements maritimes et sociaux;
- l'organisation d'une **Assemblée Générale** annuelle et d'un **Repas de Corps** suivis d'une après-midi dansante;
- l'organisation au **Koninginnehof** d'Ostende d'après-midis récréatifs;
- la participation avec notre drapeau à des cérémonies militaires et patriotiques;
- la collaboration avec le **Marineclub** d'Ostende où deux fois par semaine, vous pouvez vous retrouver en toute cordialité dans une vraie ambiance de marins.

L'amicale est actuellement dirigée par sept administrateurs sous la présidence du Capitaine de vaisseau (Hre) J.-C. Liénart. Les revenus dont dispose l'association proviennent exclusivement des cotisations des membres. A partir du 1er janvier 2002, la cotisation annuelle est fixée à 8€ pour les retraités et à 7€ pour les veuves des anciens de la Force Navale / Marine.

Les administrateurs de l'amicale lancent un appel aux anciens de notre Marine qui ne sont pas encore affiliés à VGZM/APFN. Ils peuvent venir rejoindre notre grande famille de retraités en versant leur cotisation au compte n° 953-0384392-42 de VGZM/APFN, A. Vermeylenstraat 49 à 8400 Ostende. Pour de plus amples renseignements, ils peuvent s'adresser au secrétariat, Briersweg 70 à 8310 Bruges, tel.:050/35.95.80.

Hello, les anciens de la Marine! Venez tous grossir nos rangs!

H. Rogie
Vice-Président
VGZM/APFN

Agenda

Modelbouw te Antwerpen

Zaterdag 22 september vanaf 12u

Eerste bijeenkomst van de VRIMO-BELMAR, de modelbouwclub van de Marine, op het vaarwater van KMYAC aan de Thonetlaan 2050 te Antwerpen LO (jachthaven).

Alleen Marineschepen zullen deelnemen aan deze manifestatie. De leden zullen aan elkaar informatie en tips doorgeven voor wat betreft het bouwen van Marineschepen.

Voor meer info:

Tony Germeau
Jacob Van Arteveldestraat 51,
9100 St-Niklaas

Tel: 03/776.45.51

GSM: 0479 75 13 17

Thuin en fête

Thuin - Rue t'Serstevens

Vendredi 21 septembre

18.00h: Réception du Bourgmestre de Thuin par la Marine.

20.00h: Souper en compagnie de l'équipage et du Commandant ZIRP-Marine.

Samedi 22 septembre dans la matinée: Arrivée des bateaux de plaisance, du Sambre (CRCM), de l'Hirondelle (YCHM).

L'après-midi, le Libération sera accessible au public.

Inauguration officielle du relais nautique de Thuin - réception.

Samedi 22 septembre

Inauguration de la halte nautique de Thuin.

Organisation: PROMOTHUIN, en partenariat avec la section Plaisance-Moteur, Tourisme Nautique de la Ligue Francophone du Yachting Belge, avec le soutien du service Information et Relations Publiques de l'Etat-Major de la Marine, avec la participation de l'Hirondelle, clubhouse du YCHM et du bateau-école Sambre du Corps Royal des Cadets de Marine.

Invitée d'honneur: la Marine, représentée par la vedette P902 Libération.

Dimanche 23 septembre

14.00 - 18.00: Ouverture du Libération au public.

Dans l'après-midi: Départ des bateaux.

77e Pardon Batellerie- Plaisance

Avec la participation de l'Hiron-delle, club house du YCHM et du bateau-école Sambre du Corps Royal des Cadets de Marine. Invitée d'honneur: la Marine, représentée par la vedette P902 Libération.

Mercredi 26 septembre

Arrivée du P902 Libération au port de Landelies.

Jeudi 27 septembre

18.00h: Réception, par la Marine, au port de Landelies, de Madame Véronique Cornet, Bourgmestre de Montigny-le-Tilleul, à bord du P902 Libération.

Samedi 29 septembre

8h à 18h: Brocante nautique et générale sur le quai de Marchienne-au-

Pont (Info Tel 071/51.21.23 après 18 heures).

16h15: Défilé nautique avec la participation de l'Harmonie du 2ème Chasseurs à Pieds et du Corps des Torpilleurs et Marins (Pont-de-Marchienne).

17h: Inauguration du monument au «Pardon Batellerie-Plaisance-Marine» et ouverture officielle du Pardon.

18h30: Séance académique du Pardon (Hôtel de ville de Marchienne)

19h45: Souper du Pardon et soirée amicale Batellerie-Marine-Plaisance (Buffet froid - Info 071/51.13.42).

Dimanche 30 septembre

10h: Messe du Pardon à bord du Bateau-Chapelle.

11h: Bénédiction des bateaux par Monsieur l'aumônier des Bateliers.

11h30: Verre de l'amitié et clôture du Pardon.

**Les 5, 6 et 7 octobre
de 10 à 18h**

FESTINAV 2001

37ème festival du monde maritime

Demeure abbatiale de Dieleghem, 14, rue Jean Tiebackx, 1090 Jette.

Découvrez ou redécouvrez notre marine, les cercles nautiques, l'enseignement maritime, les écoles de voile, les musées, les ports intérieurs, les cercles de modélisme, le tourisme fluvial, les peintres, photographes, illustrateurs de marine, les BD et nouveautés éditoriales....

Divers colloques seront proposés le vendredi 5.

Infos:

Tel 02/479.00.52

Fax 02/478.28.94

E-mail foy.cult.jettois@skynet.be
à l'attention de Festinav.



Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



IHI

mitsubishi

Turbo's Hoet P & R N.V.
Bruggesteinweg 145
B - 8830 Hooglede
België
Tel.: 051-25.24.36
Fax: 051-20.05.07

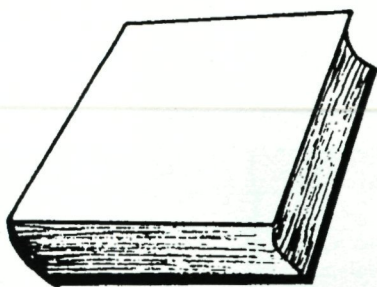


MULTI n.v.
**Scheepsbouwkundig
Studiebureau**

**Engineering - Planning
Budgettering - Berekeningen
Supervisie**

Wij beschikken over volgende computersystemen:
Autocad, Microstation, Nupass.

Multi n.v., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse
Tel. 0032 (0)3 710.58.10
Fax 0032 (0)3 710.58.11
E-mail: info@multi.be
Website: www.multi.be

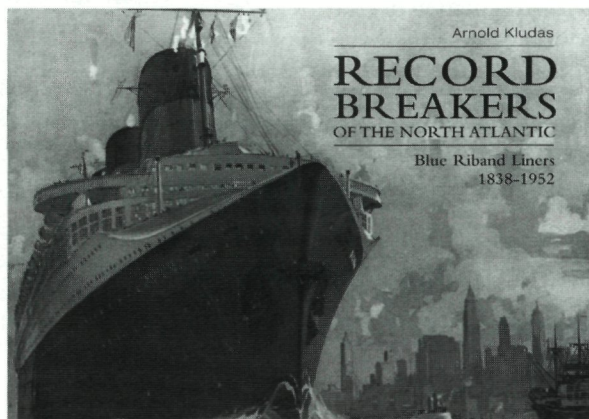


BOEKBESPREKING

Record Breakers of the North Atlantic

De Blauwe Wimpel, een symbool van snelheid op zee, is tot op vandaag tot de verbeelding blijven spreken. Meer dan een eeuw lang heeft deze vlag duizenden ingenieurs bezig gehouden in een streven naar technische realisaties die de snelheid van schepen kon opvoeren. Maar als er zich duizenden technici voor de Blauwe Wimpel inzetten, dan bleven er honderden miljoenen over de hele wereld geboeid. Immers, snelheid op zee ging hand in hand met rankheid van schepen wat gracieus varende kastelen voortbracht. In «Record Breakers of the North Atlantic, Blue Riband Liners, 1838 - 1952» heeft auteur Arnold Kludas het ont-

staan en de geschiedenis van de Blauwe Wimpel in 159 pagina's neergepend. Alle schepen die ooit de Blauwe Wimpel in de top van de mast voeren, tot en met de «United States», komen uitvoerig aan bod. Het boek is



F. Neyts

«Record Breakers of the North Atlantic» (ISBN 1-86176-141-4) is als hardback prachtig uitgegeven en kost £25. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgevers, Chatham Publishing, 61 Frith Street, London W1V 5TA, UK. Tel.: +44/20/7434.4242, fax: +44/20/7434.4415.

Jaarboek van de Havens Zeebrugge en Oostende 2001-2002

Onlangs rolde de laatste editie van het «Jaarboek van de Havens van Zeebrugge en Oostende» van de persen. Dit jaarboek is inmiddels reeds aan zijn vijftiende jaargang toe. In zijn handige boekvorm is dit jaarboek een nuttig instrument voor iedereen die van ver of dichtbij met de havens van Zeebrugge en Oostende te maken heeft.

Eenzijds is dit jaarboek een hulpmiddel om, in het raderwerk van dienstverlenende bedrijven in de haven, zijn weg te vinden en tegelijk is het een promotiemiddel voor beide havens.

Een waaier aan informatie, zoals de alfabetische lijst van privé-bedrijven met het personenregister, fax- en telefoonnummers, BTW-nummer en andere efficiënte inlichtingen, vindt de gebruiker erin terug. Ook de statistieken en de nieuwe en bestaande lijndiensten van en naar Zeebrugge

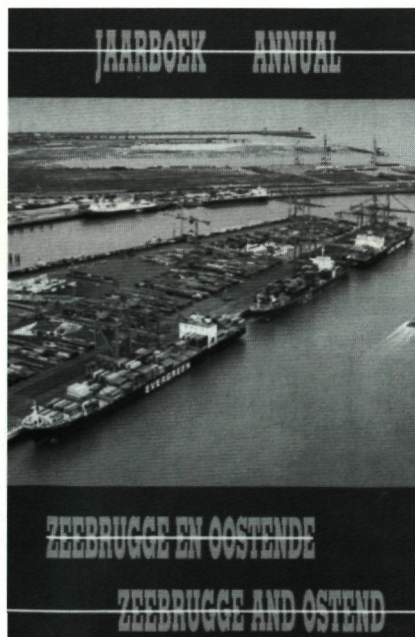
en Oostende vormen een belangrijk onderdeel.

De tweetaligheid van het jaarboek speelt in op de internationale waarde van beide havens en laat de uitgeverij, De Lloyd nv, toe, deze uitgave, samen met o.a. het Jaarboek van de Haven van Antwerpen, naar het buitenland toe te promoten en te verkopen.

De realisatie van deze uitgave werd mogelijk gemaakt door de medewerking van APZI en de MBZ en de steun van talrijke adverteerders.

Het «Jaarboek van de Havens van Zeebrugge en Oostende 2001-2002» kost 2.178 BEF, BTW inbegrepen, portkosten niet. Bestellen kan bij Uitgeverij De Lloyd NV, Vleminckstraat 18, 2000 Antwerpen, Tel 03/234.05.50 of Fax 03/234.25.93.

F. Neyts



The Army's Navy

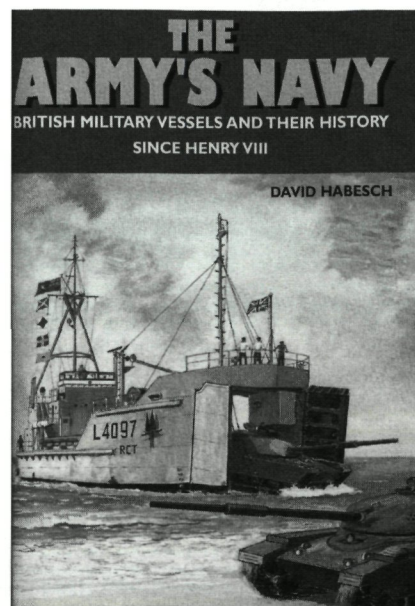
Bij het Britse Chatham Publishing verscheen zopas «The Army's Navy, British Military Vessels and their History since Henry VIII» door David Habesch.

Beginnend met de 'artillery transport barges' uitgebaat door Henry VIII's Board of Ordnance in de zestiende eeuw, is het Britse Leger gedurende de voorbij vijfhonderd jaar verantwoordelijk gebleven voor het gaande houden van een belangrijke en zeer gevarieerde vloot van steun- en bevoorradingschepen. Tot op vandaag is de geschiedenis van deze vloot overschaduwd gebleven door deze van de Royal Navy.

Met «The Army's Navy» wordt voor het eerst de geschiedenis van de schepen en de maritieme strijdkrachten van de Britse landmacht

weergegeven, inclusief het verhaal van Submarine Mining Service van het einde van de negentiende eeuw. Het boek werd geïllustreerd met een unieke collectie foto's (waarvan tal nooit eerder gepubliceerd) en zeer uitgebreide bijlagen. Het werk werpt nieuw licht op een vaak ongekend aspect van de maritieme geschiedenis.

«The Army's Navy» (ISBN 1-86176-157-0) telt 240 pagina's, kost £18 en werd als hardback uitgegeven. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Chatham Publishing, 61 Frith Street, London W1V 5TA, UK. Tel: +44/20/7434.4242, Fax +44/20/74344415.



F. Neyts

Le missing livre .. d'histoire!

«Instruments pour l'étude de l'histoire de la marine militaire belge des origines à 2000» est non seulement le titre d'un exceptionnel ouvrage de référence que vient de concrétiser son auteur Jean-Pierre De Bruyne, mais c'est aussi l'exacte définition du propos de son livre paru il y a peu aux Editions De La Dyle.

D'emblée, la qualité et le discours de ceux qui signèrent les avant-propos, MM. P. Lefèvre, Conservateur en Chef-directeur du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire, l'Amiral de division M. Verhulst et D. Geluyckens, le Président fondateur de l'association Les Amis de la Section Marine de ce même musée, attestent de la portée de cette publication et de son intérêt historique.

Fruit de deux années de recherches et de travail ininterrompu, ce livre en sa première partie, collationne plus de 1.500 titres de monographies et d'articles de revues consacrés à la marine militaire belge, à ses marins et à son environnement national et international.

Vient ensuite une énumération commentée de diverses dates clés de l'histoire maritime du monde et de l'Europe depuis l'époque gallo-romaine jusqu'à nos jours, suivie par une synthèse fort élaborée de l'épopée de la marine militaire belge, replacée dans le cadre de l'histoire de notre pays.

La bibliographie et cette chronologie sont complétées d'une part, par des informations d'ensemble sur l'évolution de la flotte, ses commandements et bases navales et d'autre part, par des annexes relatives aux institutions belges, aux multiples revues consultées ainsi que par un index des auteurs cités.

En outre, Les Amis de la Section Marine du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire qui initièrent ce vaste projet, prévoient d'ores et déjà de compléter cette première livraison par des addenda qui seront édités au fur et à mesure de la publication de nouvelles parutions. Un CD-Rom est également à l'étude.

Le haut niveau de cette remarquable compilation riche de 385 pages, allié à son caractère cohérent, offrent désormais aux historiens éclairés ou aux passionnés des choses de la mer en général, un outil de recherche

essentiel, longtemps attendu. De plus, sa consultation par d'autres générations d'explorateurs de tous bords, contribuera assurément à mieux comprendre et apprécier notre riche passé maritime, ses faits d'armes héroïques, son évolution, ses traditions .. et son avenir!

S'il est vrai que souvent l'avenir se construit sur la connaissance du passé, ce remarquable glossaire aura atteint son objectif et son auteur, ancien officier de Marine, n'aura certes pas démerité de l'équipage!

Saint Bernard du Spuikom

Editions DE LA DYLE

Pontstraat 80

9831 St. Martens-Latem (Deurle)

Tel.: + 32 (0) 9 281.00.58

Fax: 32 (0) 9 281.06.70.

Fiche technique: Ft. 16,5 x 24cm. - 385 pages - broché.

ISBN: 90-76526-09-5

Prix: BEF 1.450.- EURO: 35.94

Een Nederlandstalige versie wordt voorbereid.

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
ELAN	A768	F	27/06/2001	28/06/2001	ZEEBRUGGE
DAR MILODZIEZY		PL	05/07/2001	08/07/2001	ANTWERPEN
ISKRA	253	PL	05/07/2001	08/07/2001	ANTWERPEN
SHABAB OMAN	S1	OMAN	05/07/2001	09/07/2001	ANTWERPEN
PALINURO	A5311	I	05/07/2001	09/07/2001	ANTWERPEN
GUEPRATTE	F714	F	05/07/2001	09/07/2001	ANTWERPEN
SECOND-MAITRE LE BIHAN	F788	F	05/07/2001	10/07/2001	ANTWERPEN
PALINURO	A531	I	09/07/2001	16/07/2001	ZEEBRUGGE
BRUINVIS	S810	NL	12/07/2001	15/07/2001	ZEEBRUGGE
ORLA	P41	IRL	12/07/2001	16/07/2001	ZEEBRUGGE
ARCTOWSKI	266	PL	12/07/2001	16/07/2001	ZEEBRUGGE
CROIX DU SUD	M646	F	13/07/2001	16/07/2001	ZEEBRUGGE
T JERK HIDDES	F831	NL	13/07/2001	15/07/2001	ZEEBRUGGE
SIR GALAHAD	L3055	UK	07/08/2001	07/08/2001	ANTWERPEN
BUYSKES	A904	NL	10/08/2001	13/08/2001	OOSTENDE

KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

DAM M. HELLEMANS	26-06-2001	1MC M. DE BAEREMAEKER	26-06-2001
1OM D. MORTIER	26-09-2001	1MC L. DECLERCQ	26-06-2001
1MC G. BELIS	26-06-2001	1MC J. FEYEN	26-06-2001
1MC P. CACHARD	26-06-2001	1MC D. GROOTAERDT	26-06-2001
1MC F. CLAUWAERT	26-06-2001	1MC P. GRUWE	26-06-2001
1MC S. COENS	26-06-2001	1MC V. HAENEN	26-06-2001
1MC G. COULIER	26-06-2001	1MC P. HANSEN	26-06-2001
1MC T. DANSE	26-06-2001	1MC P. HENRI	26-06-2001

1MC G. HINDERYCKX	26-06-2001	1MR W. VOET	26-06-2001
1MC G. HOOFTD	26-06-2001	MTC S. VANCAMPO	27-09-2001
1MC S. KEMP	26-06-2001	2MR R. DANIEL	01-06-2001
1MC L. KNOCKAERT	26-09-2001	2MR P. DE WULF	01-06-2001
1MC K. LANNOO	26-06-2001	2MR G. GREGORY	26-03-2001
1MC J. LYCKE	26-06-2001	2MR S. LEJEUNE	26-03-2001
1MC D. MARTENS	26-06-2001	2MR J. VAN MIDDEL	01-06-2001
1MC E. MEYNTJENS	26-09-2001	2MR M. WILLAERT	01-06-2001
1MC D. MOMMENS	26-06-2001	2MR F. WITZIK	26-03-2001
1MC K. SNOECK	26-06-2001	QMC R. COURARD	26-06-2001
1MC A. SPIESSENS	26-06-2001	KMC J. LAEREMANS	26-09-2000
1MC Y. VAN ELSLANDER	26-06-2001	KMC M. LAUWERS	26-06-2001
1MC T. VAN ROMPAEY	26-06-2001	QMC M. NOLLET	26-06-2001
1MC E. VERSTRAETE	26-06-2001	KMC CH. SCHOONVAERE	26-06-2001
1MC S. VLAEMINCK	26-06-2001	KMC N. SCHOTTE	26-06-2001
1MC N. WILLAERT	26-06-2001	KMC I. VERHAAREN	26-09-2001
1MR J. ALTRUY	26-06-2001	KMT R. JANSSEN	26-12-2000
1MR K. BOUCIQUE	26-06-2001	KMT G. NASSEL	26-06-2001
1MR K. BUYSSE	26-06-2001	QMT D. SCOHY	26-06-2001
1MR P. DE CALUWE	26-06-2001	KMT C. VANHAVERBEKE	26-12-2000
1MR K. DEPAUW	26-06-2001	KMT J. WILLEMS	26-06-2001
1MR L. GALLEGO-Y-AIZPURUA	26-06-2001	1MT G. GAJ	26-12-2000
1MR G. HENRY	26-06-2001	1MT S. LEJEUNE	26-12-2000
1MR D. LANGASKENS	26-06-2001	1MT S. OZTURK	26-12-2000
1MR M. LOMAN	26-06-2001	1MT F. WITZIK	26-12-2000
1MR D. LOPEZ-REGIDOR	26-06-2001	MA1 D. BECKERS	01-06-2001
1MR R. MONIEZ	26-06-2001	MA1 P. BOSSUROY	01-06-2001
1MR H. NIES	26-06-2001	MA1 S. CHRISTIAENS	01-06-2001
1MR K. PIRET	26-06-2001	MA1 C. DE VRIEZE	01-06-2001
1MR R. REEKMANS	26-06-2001	MA1 H. FRACKLEWICZ	01-06-2001
1MR J. SESTIGH	26-06-2001	MA1 D. JASSAUX	01-06-2001
1MR D. SUSKI	26-06-2001	MA1 I. MONSART	01-06-2001
1MR T. TIMMERMAN	26-06-2001	MA1 G. PETERS	01-06-2001
1MR W. VANDENBOSSCHE	26-06-2001	MA1 B. PIERS	01-06-2001
1MR J. VANDENHOVEN	26-06-2001	MA1 C. VINTI	01-09-2000
1MR K. VANHAELEMEERSCH	26-06-2001	MA1 C. WAEGENEIRE	01-06-2001
1MR M. VERMOTE	26-06-2001	MA1 C. WILLEMSSEN	01-06-2001

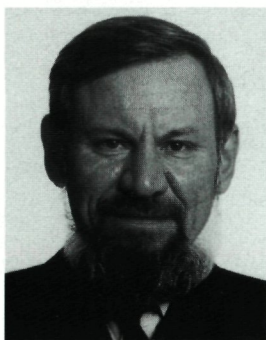


Met rust

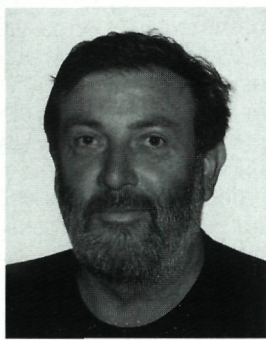
Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

Mise à la pension

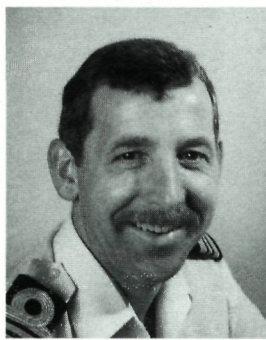
Les officiers, sous-officiers et quartier-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



FAM G. DE COCK



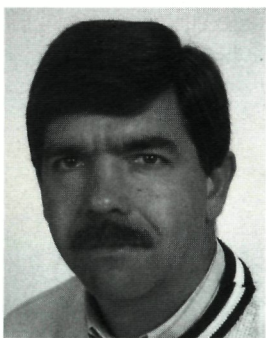
1LZ W. BEYEN



1LZ M. SOETEMANS



OMC H. SCHRANS



MPC P. LEMOINE



1OM J.P. HUYGHE



1MC F. VAN
TROOSTENBERGHE



KMC G. DESCHACHT

MTC J. ELOI

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:

1LV(T) (b.d.) W. BOGAERTS Ex Royal Navy Section Belge

1MP (E.R.) J.P. LECLERC

1MC (b.d.) H. DUFAIT

WELDOENDE LEDEN

MEMBRES BIENFAITEURS

ABELOOS M. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - MIDDELKERKE
ADRIAENSSENS A. Eerste meesterchef - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BAERT H. - HASSELT
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - HOUTAIN-LE-VAL
BECKERS L. - LEFFINGE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BERO M. - OOSTENDE
BERTIEAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)
BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
BIEBUYCK M. - WAASMUNSTER
BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION VALMONT
BLAUWET R. - ASSEBROEK
BODEN H. Kapitein-ter-zee (R) - OOSTKAMP
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - Tervuren
BORGHs B. Eerste meesterchef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRASSEUR W. - HERSTAL
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
BURGAIN-LEVAQUE - J. - WAREMME
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
CAMPION P. - BRAINE-L'ALLEUD
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl.
BRAINE LE CHATEAU
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE
COLLEE A. - DILBEEK
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORPS DES CADETS DE MARINE - BRUXELLES
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUVELIER J. Eerste meesterchef (b.d.) - OOSTENDE
CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DEBBAUT A. - OOSTENDE
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
BRUXELLES
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee - LANGEMARK
DE CLEYN A. - WILRIJK
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES
DE COCK Ph. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - BLANKENBERGE
DECORTE B. - OOSTENDE
DE CRAMER V. - GENT
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
BRUXELLES
DEFEYT A. - BRUXELLES
DE GRAVE J.-P. - RHODE-ST-GENESE
de HEMPTINNE - Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - SERVILLE
DE JONGHE M. Korvetkapitein - ANTWERPEN
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO
DE LAUW R. Eerste meesterchef (b.d.) - MIDDELKERKE
DE LEYN J. - KNOKKE-HEIST
DELGOFFE C. Premier Maître chef - DE HAAN

DELPRAT L. Capitaine de corvette - BRAINE-LE-CHATEAU
DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BRUGGE
DEPOORTER V. - HOEVENEN
DEPREZ M. - PARIS
DEROO J. - DESTELBERGEN
DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESMET R. Eerste meesterchef (b.d.) - ANTWERPEN
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DE VALKENEER F. - WATERLOO
DEWACHTER D. - NAMUR
DE WACHTER M. - KAPELLEN
DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DOLLENDORF P. - BUTGENBACH
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. - GENT
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
DURY A. - BRUSSEL
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
ESCH P. - BRUXELLES
EUROMIL - N.V. - WAASMUNSTER
FAICT M. - BRUGGE
FALASCA A. - CHIEVRES
FILIAERT A. - GENT
FRANCKX F. - ST. KRUIS
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
GERMEAU-DHAEN T. - SINT-NIKLAAS
GHEYSSENS G. - DILBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
GOIDTS M. - RANST
GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT
GOUSSAERT F. Fregatkapitein - ST.-STEVENS-WOLUWE
HACHA Ch. - HERENT
HANTON J.M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE
HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN
HAVEN VAN BRUSSEL - BRUSSEL
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
HELLEBAUT P. - AALST
HELLEMANS M. Divisieadmiraal SBH - ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeesterchef (b.d.) - BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERMIS SODALES - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE
HESPEL A. - BRUXELLES
HESSENS F. - ANTWERPEN
HEUSDENS R. - STOU MONT
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUZEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BINCHE
HUBERT F. - FRANIERE
HUGET P. Korvetkapitein (R) - ITTERBEEK
HYDEX - N.V. - RUISBROEK
IMMOVA - BORGERHOUT
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. - SAINT-LAMBERT
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN

LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRAINE-CHATEAU
 LAMBRECHT Ph. Capitaine de corvette (R) - TENNEVILLE
 LAMBRECHTS L. - STABROEK
 LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEBON J. - COUVIN
 LEDOUX D. - PROFONDEVILLE
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Weduwe Kapitein-ter-zee. - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX R. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEULIER-DUBOIS J. Capitaine de frégate R.Hr. - KAIN
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN L. - Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 LUYTEN-COLLIN J.L. - ANTWERPEN
 M.S.O. - VZW - OOSTENDE
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINE CLUB - OOSTENDE
 MARINEVERBROEDERING O- & W-VL - OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de frégate - VIRGINAL-SAMME
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHELSENS M. Eremeester-chef - ST. ANDRIES
 MOENS Y. Vaandrig-ter-zee (R) - HOVE
 MONIQUET "THE NELSON SWEEPER" G. - TIENEN
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MULTI N.V. - KRUIBEKE
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
 KEMPEN - GEEL
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 OFFERMANS - Eerste meesterchef (b.d.) - ST.-KRUIS
 PAULUS G. - BRUXELLES
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK
 PHILIPS F. - DILBEEK
 PIERARD R. - JAMBES
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - ST. KRUIS
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - HALTINNE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RAVET L. - BRUXELLES
 REYNIERS O. Eerste meesterchef (b.d.) - ST. NIKLAAS
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME
 MALMEDY
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAINT-REMY J.C. Oppermeester - BREDENE
 SAUSSEZ G. - REBECQ
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - BREDENE
 SEGHAERT D. - KNOKKE-HEIST
 SEVERIN R. - BRUXELLES

SIBRET M. - ST. HUBERT
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN
 SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE
 STEELANDT R. - BRUGGE
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 SUYS S. Luitenant-ter-zee - ASSEBROEK
 TAS J. - WAASMUNSTER
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - Tervuren
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THOELEN G. - KOERSEL
 THYS R. - EDEGEM
 TOREMANS G. - KESSEL-LO
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAISIERE M. - MONTIGNIES S/S
 VALCKE A950 CBK - ZEEBRUGGE
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE
 VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUSSEL
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BOGAERT H. Geneesheer Majoor - BREDENE
 VAN BUSSEL M. - Fregatkapitein - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDENBERGHE J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VANDENDAEL M. Capitaine de frégate (R)
 WOLUWE SAINT LAMBERT
 UVAN DEN ENDE M. Eerste meester-chef - MERKSEM
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - LONGUEVILLE
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
 VAN NECK D. - AALST
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de division - OTTIGNIES
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VITTON V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste meesterchef (b.d.) - GENT
 VOITH - S.A. - BRUXELLES
 VOSS M. - WELKENRAEDT
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT - OOSTENDE
 VRIENDEN VISSERIJMUSEUM - OOSTDUINKERKE
 WARNAUTS P. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE
 ZOETE M. - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 12 september 2001

Clôture à la date du 12 septembre 2001

VANDEN BROELE

uw partner in grafische communicatie

Vanden Broele staat voor efficiënte 'grafische communicatie' op 3 media⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾, vanaf concept, ontwerp, productie tot en met verzending.

(1) kwaliteits-drukwerk :

brochures, tijdschriften, jaarverslagen, catalogi, folders, posters, etc. zowel in offset als digitaal gedrukt

(2) cd-roms/dvd's :

database cd-roms, web cd-roms en multimedia cd-roms

(3) internet/websites :

creatie van geavanceerde grafische websites met o.a. achterliggende databases en e-service toepassingen (zie www.vandenbroele.be)

Meer info?

Reageer via onze website, www.vandenbroele.be of contacteer ons via deze antwoordstrook

Organisatie

Naam

Voornaam

Adres

Telefoon

Fax

E-mail

Taal

☐ N ☐ F ☐ E ☐ D

VANDEN BROELE
GRAFISCHE GROEP